Breslauer Zeitung.

Vierteljähriger Abonnementspr. in Breslau 5 Mark, Wochen-Abonnem. 50 Pf., außerhalb pro Quartal incl. Porto 6 Mark 50 Pf. — Insertionsgebühr für den Raum einer sechstheiligen Petit-Zeile 20 Pf., Reclame 50 Pf.

Expedition: Herrenstraße Nr. 20. Außerdem übernehmen alle Post-Anstalten Bestellungen auf die Zeitung, welche Sonntag und Montag einmal, an den übrigen Tagen zweimal erscheint.

Nr. 198. Mittag-Ausgabe. Siebenundfünfzigster Jahrgang. — Verlag von Eduard Trewendt. **Freitag, den 28. April 1876.**

Deutschland.

O. C. Landtags-Verhandlungen.

43. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 27. April.

11 Uhr. Am Ministertische Camphausen, Achenbach, Friedenthal, Ministerialdirector Weishaupt, Geh. Räthe Rötger, Brefeld und Andere; später Fürst Bismarck und der Präsident des Reichs-Eisenbahn-Amtes Maybach.

Das Haus setzt die erste Berathung des Gesetzentwurfs, betreffend die Uebertragung der Eigenthums- und sonstigen Rechte des Staates an Eisenbahnen auf das Deutsche Reich, weiter fort.

Handelsminister Achenbach: Es ist mir zu meinem lebhaften Bedauern gestern nicht möglich gewesen, das Wort zu ergreifen. Nachdem Sie indessen in der vorigen Verhandlung eine Vertheidigung der Vorlage Seitens eines Mitgliedes dieses Hauses gehört, nachdem der Herr Reichskanzler sich wesentlich von seinem Standpunkt als Chef der Reichsverwaltung über die Vorlage ausgesprochen hat, glaube ich meinestheils nicht zögern zu dürfen, das für die Vorlage Gesagte noch in einigen kurzen Zügen zu vervollständigen. Ich werde mich wesentlich an die gestrigen Ausführungen des Abg. Richter anschließen: er wird, wenn ich ihn bei verschiedenen Punkten angreifen muß, darin erkennen, wie sehr er bei mir im Ansehen steht. (Heiterkeit.) Leider ist meine Neigung zu ihm, wie ich nach seinen Ausführungen glaube, eine ganz einseitige und unveränderte. Es soll mich dies jedoch nicht abhalten, das von ihm Vorgebrachte völlig objectiv zu beleuchten. Als ich seine Ausführungen vernahm, glaubte ich, mich nicht in dieser Versammlung, sondern im Reichstage zu befinden; seine ganzen Ausführungen waren darauf gerichtet, die angeblich gefährdeten Interessen des Reiches an dieser Stelle zu wahren. Mit Pathos rief er aus: bedenken Sie, daß zu einem Verkauf zwei Personen gehören, ein Verkäufer und ein Käufer, das Reich wird über den Kauf zu entscheiden haben. Es wäre richtig gewesen, wenn er diese Apostrophe an sich selbst gerichtet hätte, er würde dann das, was von dem Standpunkte des Käufers über diese Angelegenheit zu sagen ist, an anderer Stelle als hier vorgebracht haben, wo nur die Ermächtigung zu Verhandlungen mit dem Reich ertheilt werden soll.

Diese Verschiebung der Sache macht es schwer, den Kern der Rede des Abg. Richter zu erkennen, wenn ich indessen die Schale abstreife, so scheint er mir seine Auffassung dahin zu richten, daß zunächst Alles so bleibt, wie es ist. Er nennt sich einen Freund des Reiches, er beweist diese Freundschaft dadurch, daß er den von den Einzelstaaten in dieser Sache bisher eingenommenen Standpunkt unbedingt lobt. Er sagt, er habe keine Sympathien für die Einzelstaaten gegenüber dem Reich und dennoch vertheidigt er die von ihnen vertretene Auffassung. Der Abg. Richter behauptet ferner, seit dem Jahre 1866 sei vor dieses hohe Haus eine Angelegenheit von ähnlicher Bedeutung nicht gelangt, es handle sich um eine Revision der Hauptgrundsätze der bisherigen Reichseinrichtungen, um eine Angelegenheit, wo gewissermaßen Bruder von Bruder in Meinungsverschiedenheit sich trenne und wo der Vater in der Lage sei, seinen Sohn zu verstoßen. Große politische Parteien sollen wegen dieser Frage in Spaltung und Gährung begriffen sein, die Gestaltung unseres öffentlichen und politischen Lebens soll aus den Angeln gehoben werden. Sehen wir zu, worum es sich handelt. Es ist eine Autorisation in Frage, die weitere Verhandlungen im Reichstage über die allgemeinen Gesichtspunkte, und demnächst weitere Verhandlungen über die abgeschlossenen Verträge sowohl in diesem Hause, wie im Reichstage zur Folge hat. Es ist darüber sehr viel Staub aufgewirbelt worden und mir scheint Manches in der Rede des Abg. Richter sich mehr gegen Ausführungen der Presse als gegen die Vorlage selbst zu richten. Er hat sogar, täusche ich mich nicht, die Socialdemokratie herbeigezogen und die Schädigung der Eisenindustrie als mit dieser Vorlage in Zusammenhang stehend bezeichnet. Bei genauerer Prüfung der hierbei mitwirkenden Umstände würde er, wenn er diese Calamität nach den Wünschen der einflußreichsten seiner Wähler beseitigen wollte, Wege beschreiten müssen, die er bisher entschieden perhorrescirt hat, Auffassungen, die dem Lande mehr schaden dürften, als diese ziemlich harmlose und unschuldige Vorlage. Um seine Behauptungen aufrecht erhalten zu können, stellt sich der Abg. Richter selbst ein Programm auf, um es dann zu widerlegen. Dies Programm besteht in den Sätzen: alle Bahnen müssen Staatsbahnen werden und alle Bahnen ohne Ausnahme müssen auf das Reich übertragen werden. Gegen diese selbst gebildeten Sätze richtet er seine Angriffe. Wo stehen sie aber? Der Regierungsvorlage sind sie vollständig fremd.

Bei der Widerlegung solcher sich selbst aufgestellter Gebilde kann es dem Abgeordneten Richter auch sehr leicht gelingen, mich der Inconsequenz zu zeihen. Er citirt einen Satz von mir, worin ich sage, daß ich kein Anhänger derjenigen Auffassung sei, welche sämmtliche Bahnen auf den Staat übertragen will. Ich habe im Jahre 1873 ausgesprochen, daß es nothwendig sei, zur Consolidation des Staatseisenbahnnetzes die Vergrößerung der Staatsbahnen in Aussicht zu nehmen. Mein heutiger Standpunkt ist ein völlig identischer mit dem damals von mir eingenommenen. Der Abg. Richter hat dann eine von mir bei Gelegenheit der Budgetdebatte über das Tarifwesen im vorigen Jahre gethane Aeußerung citirt, mit der mein gegenwärtiges Verhalten im Widerspruch stehen soll. Ich habe gesagt, daß bei den Tarifen es wesentlich auf die freie Thätigkeit der Bahnen mit ankomme. Warum habe ich diesen Satz ausgesprochen und in welchem Zusammenhange? Es hatte die 20procentige Erhöhung der Eisenbahntarife stattgefunden, viele Bahnen fühlten das Bedürfniß, sowohl im eigenen Interesse, als im Interesse des Verkehrs mit den Tarifsätzen herunterzugehen, fürchteten indessen, daß, wenn sie ihrerseits die Ermäßigung der Tarife herbeiführten, die Aufsichtsbehörde später eine Erhöhung derselben nicht genehmigen würde. Ich habe gerade im Interesse der Industrie und des Verkehrs als Grundsatz ausgesprochen, daß ich innerhalb der festgesetzten Maximalsätze eine gewisse freie Bewegung gestatten wolle. Darauf bezogen sich meine damaligen Ausführungen, und ich hatte die Genugthuung, daß die von Seiten des Reiches zur Berathung der Tarifgrundsätze berufene Commission unter ihren formulirten Artikeln denselben Satz aufgenommen hat. Ich wüßte nun nicht, wo mir irgend eine Handlung nachgewiesen werden könnte, die mit diesem Verhalten in Widerspruch steht. Der Herr Abg. Richter mag sehr wenig von mir halten, ich kann ihn nicht zu einer besseren Ueberzeugung zwingen, ich wünsche aber, daß er nicht Aeußerungen citire, ohne auch die entgegengesetzte Seite zu zeigen, damit meine Persönlichkeit in dem richtigen Lichte erscheine. Bei dieser Gelegenheit wirft der Abg. Richter der Regierung vor, daß sie unwirthschaftliche Bahnen gegründet habe; er versteht darunter wohl solche Bahnen, die ihr Anlagecapital nicht verzinsen, resp. keine Ueberschüsse in die Staatskasse liefern.

Es sind allerdings von mir diesem Hause Bahnanlagen vorgeschlagen worden, wo wenigstens für eine nahe Zeit eine Rentabilität nicht vorausgesetzt werden kann. Nach der Ansicht der Regierung hat der Staat auch die Aufgabe zu erfüllen, Landschaften, welche nicht genug eigene Kraft besitzen, um sich selbst bezüglich des Verkehrswesens zu helfen, wenn das Bedürfniß vorliegt, zu Hilfe zu kommen. Der Vortheil des Staates aus den Eisenbahnen bestimmt sich nicht blos nach der directen Rente, sondern auch nach den Vortheilen, welche dem Lande durch die Verstärkung der Steuerkraft, durch Vermehrung des Verkehrs, Hebung der Industrie u. s. w. erwachsen. (Sehr richtig!) Um so auffälliger muß in dem Munde des Abg. Richter der Vorwurf erscheinen, daß lange nicht genug für die Belebung des Localverkehrs geschehen sei. Die wesentlichste Bedeutung mancher der Ihnen von uns vorgeschlagenen Bahnen liegt in diesem Localverkehr. Wir sind auch der Aufforderung des Herrn Abg. Richter, unseren Einfluß zu Gunsten der Provinz Preußen zu verwenden, gefolgt, wir haben dort Bahnanlagen vorgeschlagen. Sollte das hohe Haus meinen, daß z. B. die Bahn Lyck-Insterburg, oder die Brücke bei Graudenz, oder die Bahn Posen-Belgard u. s. w. unwirthschaftliche Bahnen seien, so ist die Lage dieser Bahnen noch der Art, um Ihre Beschlüsse rückgängig machen zu können. Es ist abzuwarten, ob etwa der Herr Abg. Richter mit seinen Parteifreunden aus Preußen diesbezügliche Anträge stellt. (Heiterkeit.) Es sind das wesentlich locale Bahnen, die nach den Erfahrungen anderer Länder, wenn sie nicht gerade durch industrielle Gegenden gehen, nicht oder nur gering rentiren. Der Abgeordnete Richter warnt ferner das Haus gewissermaßen, sich nicht auf das Gebiet der Phantasie zu begeben. Er sagt: „Die Regierung stellt alle möglichen günstigen Erfolge in Aussicht, wenn erst das Reichseisenbahnsystem begründet sein wird. Neben billigen Tarifen würden sich die Bahnen angemessen verzinsen.“ Hat die Regierung derartiges aber in Aussicht gestellt? Hat sie gesagt, daß alle Schäden mit einem Male beseitigt werden können? Es ist dies keineswegs geschehen und ich muß vor einer derartigen Auffassung warnen. Wir glauben, daß durch eine einheitliche Leitung große Verbesserungen im Eisenbahnwesen eintreten werden, Erleichterung des Verkehrs und Ersparniß von Kosten; aber wir sind nicht der Meinung, Phantasiegebilde, wie sie etwa die Presse in Aussicht stellt, zu erfüllen.

Wenn der Abg. Richter nebenbei auf die von mir angeordnete Herabsetzung der Giltigkeit von Retourbillets auf zwei Tage hingewiesen hat, so möchte ich ihn daran erinnern, daß von der Köln-Mindener Bahn vom 1sten October 1875 ab die Giltigkeit der Retourbillets von drei auf zwei Tage herabgesetzt ist, daß die Berlin-Anhalter, Berlin-Stettiner, Berlin-Magdeburger, Berlin-Leipziger, Berlin-Halberstädter, Berlin-Hamburger Bahn im vorigen Jahre dasselbe gethan haben, und daß in der Conferenz des Tarifverbandes in Braunschweig beschlossen wurde, die Giltigkeitsdauer der Retourbillets überhaupt auf den Tag der Ausgabe zu beschränken. Und wenn Sie nun hören, daß ich den Mittelweg eingeschlagen und die Dauer auf zwei Tage zugelassen habe, so werden Sie jedenfalls eine bessere Meinung von mir bekommen. Man brauchte mir gegenüber auch nicht die Bedeutung der Privatbahnen zu vertheidigen. Wir wissen sehr wohl, was sie in der Vergangenheit geleistet haben, wohl aber wiederholen wir hier, es ist absolut nothwendig, das Staatsbahnnetz zu consolidiren. Wenn ich den Abgeordneten Richter recht verstehe, so will er keine Consolidation der Staatseisenbahnen, keine Vermehrung des Staatseisenbahnnetzes und keine unmittelbare Aufsicht des Reiches über die Bahnen. Wenn man aber eine derartige Auffassung theilt, so kann man nur den Rath geben, die Staatsbahnen zu verkaufen. Zu diesem Ziele muß man kommen. Die Regierung will aber mit dieser Vorlage nur die Verfassung des Reiches zur Wahrheit machen (Hört! Hört!). Der Abg. Richter meint, daß man auch durch andere Mittel zu diesem Resultat kommen kann und verweist auf ein Reichseisenbahngesetz. Bekannt ich sind zwei Versuche gemacht, der eine unter dem Präsidenten von Scheele, der andere unter dem Präsidenten Maybach. Die beiden Entwürfe unterscheiden sich darin, daß der erste nur ein mittelbares Aufsichtsrecht des Reiches über die Eisenbahnen anerkannt wissen will und daß in erster Linie das Aufsichtsrecht durch die Einzelstaaten und erst in zweiter Linie durch das Reich ausgeübt werden müsse; während der zweite Entwurf direct und entschieden den Grundsatz der unmittelbaren Aufsicht des Reiches zur Anwendung bringt. Ich selbst kann nach den verschiedenartigen und reichen Erfahrungen, die ich auf diesem Gebiete gemacht habe, nur mit aller Entschiedenheit aussprechen, daß ein Nebeneinanderwirken der Behörden der einzelnen Staaten und Reichsbehörden in Bezug auf das Aufsichtsrecht auf die Dauer eine positive Unmöglichkeit sei. Es lassen sich bei diesem Nebeneinanderwirken nun und nimmermehr glückliche Zustände herbeiführen. (Sehr wahr!)

Gerade dieser Zustand wird, ohne daß die betheiligten Personen es vielleicht wollen, zu einer Quelle fortgesetzter Reibereien, ganz abgesehen davon, daß auf einem Gebiete, wo doch vorzugsweise die Schnelligkeit herrschen soll, durch die Vielschreiberei und Complicirtheit der Behörden alle Geschäfte in einer Weise verlängert und verzögert werden müssen, die selbst auf einem Gebiete, wo Promptheit und Kürze der Zeit weniger dringend nöthig sind, nicht geduldet werden kann. (Sehr wahr! Zustimmung.) Ich muß daher als preußischer Handelsminister nochmals positiv aussprechen, daß ein derartiger Weg, wo ein gleichzeitiges Nebeneinanderwirken der Einzelstaaten und der Reichsbehörden stattfindet, von uns nicht beschritten werden kann. Daß unsere Vorschläge, wie sie in dem zweiten Entwurf niedergelegt waren, auf Widerstand stoßen würden, war ja natürlich und vorauszusehen, und vom Standpunkt der Einzelstaaten läßt sich dieser Einspruch, wie er thatsächlich gegen den zweiten Entwurf erhoben wurde, leicht verstehen. Wenn beispielsweise eines der Mitglieder jener Conferenz aussprach: „Jede Erweiterung des Aufsichtsrechts des Reiches greift in das Besteuerungsrecht der Landesregierungen ein. Es handelt sich aber bei Uebertragung des Aufsichtsrechts auf das Reich in solchen Bundesstaaten, die überwiegend Staatsbahnen haben, zugleich um die Uebertragung solcher Befugnisse, welche die Regierung mit den Ständen des Landes theilt; das ständische Controlrecht und Steuerbewilligungsrecht wird erheblich beeinträchtigt, wenn die allgemeine Aufsicht über die Eisenbahnen auf das Reich übertragen wird“, — so sind diese Bedenken vom Standpunkt der Einzelstaaten wohl erklärlich. Es ist behauptet worden, die preußische Regierung habe anderen Staaten in dieser Vorlage bezüglich ihres Verhaltens Vorwürfe gemacht. Dies ist unrichtig. Die preußische Regierung versteht diesen Standpunkt und weiß ihn zu würdigen. Andererseits aber ist es eine Forderung des deutschen Volkes, daß das deutsche Eisenbahnwesen auf den neueren Grundlagen im Interesse des Verkehrs regulirt wird, und daß die Bestimmungen der Reichsverfassung verwirklicht werden. (Lebhafter Beifall, links.)

Wenn man aber dem Reichstage einen Entwurf unterbreiten würde, wonach das Reich lediglich auf eine Controlirung der bestehenden Verhältnisse in Deutschland beschränkt würde, so wird ein solcher Entwurf die Billigung des Reichstags nicht finden; es würden vielmehr die heftigsten Angriffe gegen die Reichsregierung gerichtet werden, weil sie ihre Pflicht dem Lande gegenüber nicht erfüllt. Das deutsche Volk verlangt, wenn ein Gesetz über die Beaufsichtigung des Eisenbahnwesens erlassen wird, daß dann die Reichsaufsicht in **unmittelbarster** Weise sich gestaltet. Steht nun dieser Anspruch des deutschen Volkes im Widerspruch mit den Einwendungen der Bundesregierungen, so muß eine Lösung versucht werden, durch welche man beiden Theilen gerecht wird. Im bundesfreundlichsten Sinne, unter der größten Berücksichtigung der Sonderinteressen der Bundesglieder ist die preußische Regierung mit dem gegenwärtigen Vorschlage vorgegangen. Wir überlassen unseren Bundesgenossen, ob sie uns auf diesem Wege zur Lösung der Sache ihrerseits ebenfalls folgen wollen. Kommen sie zu dieser Ueberzeugung nicht, so wird Niemand ihre Entschlüsse zu beeinflussen versuchen. Wir haben nach reiflicher Ueberlegung geglaubt, Ihnen diesen Vorschlag machen zu sollen. Indem die preußische Regierung diesen Vorschlag dem hohen Hause unterbreitet, handelt es sich einmal darum, die Forderung der Verfassung zu erfüllen, andererseits eine Lösung der Frage herbeizuführen, ohne dabei berechtigte Interessen Anderer zu schädigen. Der Abg. Richter sagt, daß gerade durch diesen Vorschlag wieder herbeigeführt werde, was man beispielsweise durch die Errichtung des Reichseisenbahnamtes habe beseitigen wollen, daß wenn die Uebernahme dieser Verwaltung die Kenntniß der Verhältnisse bei den Reichsbehörden auf der einen Seite vermehre, auf der anderen Seite mit der besseren Erkenntniß die Unschuld verloren gehe. (Heiterkeit.) Ich meine mit dem Abg Lasker zunächst, daß der Reichstag diese Frage zu erwägen und daß er seinerseits die erforderlichen Cautelen zu treffen haben wird. Andererseits muß ich aber sagen, daß diejenigen, die damals einen lebhaften Antheil an der Schaffung des Reichseisenbahnamtes genommen haben, beispielsweise der Abg. Lasker, keineswegs einen Widerspruch darin finden werden, wenn die Reichsgewalten sich im Besitz der Eisenbahnen befinden. Wenn die Behauptungen des Abg. Lasker richtig sind, so gehört zu einer schöpferischen Thätigkeit auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens die Verwaltung von Bahnen. Weil wir keine Scheinaufsicht, sondern eine wirkliche Thätigkeit der Reichsbehörde wollen, schlagen wir diesen Weg ein.

Wenn der Abg. Richter ferner gegen unsere Vorlage vorbringt, daß die localen Interessen durch dieselbe gefährdet werden, so ist dies nicht richtig, da ja bei Annahme des Entwurfs die einzelnen Staaten immer noch die Befugniß haben, locale Bahnen zu bauen und solche sogar an Dritte zu concessioniren. Was außerdem die erwähnten Differenzialtarife anbetrifft, so werden wir dieselben, da wo wirksame Interessen im Inlande durch dieselben zu pflegen sind, nicht beseitigen können; aber es läßt sich auch nicht verkennen, daß eine einheitliche Leitung durch das Reich derartige Tarife wird beseitigen müssen, wo sie die Interessen des Landes schädigen. Sowohl die Reichsbehörde, wie die preußische Landesbehörde hat diesem Gegenstand ihre volle Aufmerksamkeit zugewendet. Preußen ist aber um so mehr in der Lage, dem Reiche ein derartiges Anerbieten bezüglich seiner Bahnen zu machen, als dieser Staat sich in der Nothwendigkeit befindet, wie die beschlossenen Vorlagen des vorigen Jahres beweisen, seinen Staatsbesitz zu consolidiren. — Dies Moment führt mich auch auf einen zweiten Punkt, der in der Vorlage kurz berührt ist, und den ich hier erwähnen will. Es ist dies die Consolidirung unseres Staatsbahnnetzes. Der Abg. Richter hat gegen die Vorlage angeführt, daß sie das ausschließliche Staatsbahnsystem als Princip aufstelle; das steht aber in der Vorlage nicht. Wir haben zwar das Bedürfniß, unser Staatsbahnnetz auszudehnen und zu consolidiren, keineswegs aber alle Privatbahnen für den Staat oder das Reich zu erwerben. Die Lösung dieser Frage überlassen wir der künftigen Gesetzgebung und den kommenden Generationen. Nun wird die Absicht der Regierung als eine solche hingestellt, welche mit allen guten wirthschaftlichen Traditionen breche. Ich könnte vieles für das Gegentheil aus unserer um das Eisenbahnwesen verdienstreichen Vergangenheit anführen, beschränke mich aber auf die Erwähnung dessen, was in dieser Beziehung auf dem vereinigten Landtage des Jahres 1847 verhandelt wurde. Damals haben sich dem früheren Finanzminister von Bodelschwingh gegenüber in Rücksicht auf die bekannten Verhandlungen des Jahres 1842 über die Gestaltung unseres Eisenbahnwesens, wobei durch die Uebernahme von Zinsgarantien und durch quotenweise Betheiligung Seitens des Staates an den Bahnen die Amortisation des Actiencapitals, also ein ähnliches Ziel, wie unser jetziges, erstrebt wurde, Männer wie die Abg. Hansemann, v. d. Heydt und sogar Parteigenossen des Abg. Richter, wie der hochverehrte Harkort, für die Nothwendigkeit der Ausdehnung des Staatsbahnsystems ausgesprochen.

Mit feiner Ironie wird derselbe Gedanke dargelegt in einer Broschüre aus dem Jahre 1835, welche sicherlich ausgegangen ist von einem Manne, der im Lande hochgeachtet dasteht und demselben vielfach genützt hat. (Rufe: Wer ist der Verfasser?) Ich vermuthe, daß es der spätere Finanzminister Camphausen war. (Heiterkeit.) Ich bringe jetzt Belege aus der neueren Zeit. In der Eisenbahn-Tarifreform-Enquete-Commission, wo verschiedene Separatvota abgegeben wurden, erklärten die Herren v. Wedell und Stumm, „die Verkehrsinteressen erheischen immer gebieterischer, daß gleichzeitig mit dem einheitlichen Tarifsysteme eine gemeinschaftliche Grundlage für die Höhe der Tarifsätze zur Einführung gelange, daß überhaupt die deutschen Eisenbahnen, dem Charakter der öffentlichen Transportanstalt entsprechend, auf allen Gebieten nach gleichen Normen und als einheitliches Netz verwaltet werden. Bei dem heutigen Besitzstande der deutschen Bahnen lasse sich diese Forderung nicht durchführen, ohne berechtigte Privatinteressen erheblich zu schädigen; es erscheine deshalb als zwingendes Bedürfniß der Verkehrs- und allgemeinen Wirthschaftsinteressen, daß die Herstellung eines einheitlichen über ganz Deutschland sich erstreckenden Reichseisenbahn-Netzes herbeigeführt werde.“ — In gleicher Weise erklärten die Herren Delbrück und Bergmann, „daß die Durchführung eines ganz Deutschland umfassenden einheitlichen Tarifsystems nothwendig die Herstellung eines einheitlichen über ganz Deutschland sich erstreckenden Reichseisenbahn-Netzes im Gefolge haben müsse, sei es, daß dieses durch Ankauf der Bahnen, sei es, daß es durch andere Combinationen hergestellt werde, wenn nicht stets wieder neue, den Verkehr tief schädigende Wirrnisse entstehen, oder durch an sich unberechtigte Uebergriffe in wohlerworbene Rechte schwere Verluste für Einzelne und für den Nationalwohlstand eintreten sollen.“ Ich will ferner nur anführen, daß der Bericht der Eisenbahn-Untersuchungs-Commission am Schlusse ausspricht, daß es die Aufgabe des Staates sei, das Eisenbahnwesen in die eigene Hand zu nehmen und daß der Staat dieses Ziel mit aller Energie zu verfolgen habe. Der Abg. Richter hat allerdings die Staatseisenbahnen gleichsam als die Quelle alles Uebels bezeichnet; ich übertreibe vielleicht etwas. (Abg. Richter: Sehr!)

Nun, daß die Uebertreibung doch nicht so sehr weit gehe, beweist die Behauptung des Abg. Richter, daß die Bestrebungen wegen einer Tarifreform an dem Widerstande der Staatsbahnen gescheitert seien. Es ist das keineswegs der Fall. Sie sind gescheitert an dem Widerspruche des Bundesrathes, weil auf Grund der Beschlüsse der Delegirtenconferenz der Privatbahnen ein befriedigendes Resultat nicht zu erreichen war. Ich resumire mich zum Schluß dahin: Wir beabsichtigen 1) eine Lösung der bestehenden unhaltbaren Verhältnisse auf diesem Gebiet im Sinne der Reichsverfassung unter Schonung der bestehenden anderweitigen Interessen, insbesondere auch unserer Bundesgenossen, und 2) eine derartige Ausdehnung des Staatseisenbahnsystems, daß dadurch die öffentlichen Interessen nach allen Seiten hin gewahrt werden. Nehmen Sie die Vorschläge der Regierung an, so werden Sie Ihr Votum im Sinne der Reichsverfassung abgegeben haben (Beifall).

Abg. **Berger**: Wenn man den Minister Achenbach hört, so könnte Jeder zur Ansicht kommen, als wenn die Gegner der Vorlage ausnahmslos Anhänger der Privatbahnen seien, und wenn ich noch die Erklärungen der officiösen Presse hinzunehme, so werde ich lebhaft an einen Vorgang erinnert, den ich vor mehr als einem Decennium von der Tribüne des Hauses als Zuschauer mitansah, als zur Zeit der neuen Aera der betreffende Minister seine Rede mit den Worten schloß: „Wer seinen König und sein Vaterland liebt, der wird für die Vorlage stimmen“, worauf der nächste Redner, der Abg. v. Blankenburg, ein Freund des jetzigen Ministerpräsidenten Fürsten Bismarck, seine Erwiderung folgendermaßen begann: „Ich liebe meinen König und mein Vaterland und werde gegen die Vorlage stimmen“. Ebenso wurde jetzt von der officiösen Presse ausgesprochen, wer ein Freund der Eisenbahnen und ein reichstreuer Bürger sei, müsse für die Vorlage stimmen, und ich erkläre dem gegenüber, als ein eifriger Freund der Eisenbahnen, als ein Mann, der dem Fürsten Bismarck dankbar ist dafür, daß er in der Einigung Deutschlands die Ideen zur Erfüllung gebracht hat, die meine Partei stets vertreten: **ich werde gegen die Vorlage stimmen.** Wenn ich mir nun dieselbe ansehe, so muß ich mir sagen, daß heutzutage derartige Projecte nicht fertig entspringen, wie Minerva aus dem Kopfe des Zeus. Von wem ist denn nun eigentlich der Gedanke dazu ausgegangen?

Im Jahre 1867 bei Aufstellung der Norddeutschen Bundes-Verfassung wäre dazu doch eine so günstige Gelegenheit gewesen, und Niemand ist damals auf diesen Gedanken gekommen; 1871 war eine neue passende Gelegenheit dazu und man hat den Gedanken dennoch mit keiner Silbe berührt; weiterhin, als die große Corruption im Eisenbahnwesen eingetreten war und der Abg. Lasker sich das große Verdienst erwarb, dieselbe aufzudecken, hat er kein Wort von jener Idee gesprochen; es wurde dann die Untersuchungs-Commission eingesetzt, und Sie finden in dem voluminösen Bericht derselben nirgends, daß der Staat Eigenthümer und General-Entrepreneur aller Eisenbahnen werden möchte, man kam wohl auf die Erörterung einer Beseitigung der unerträglichen Thatsache, daß der Staat gleichzeitig Eigenthümer von Bahnen ist und die Oberaufsicht über die Privatbahnen hat, aber von Kauf und Verkauf der Eisenbahnen, wie es jetzt projectirt worden, ist nirgends die Rede gewesen; ebensowenig, als im Jahre 1873 das Reichseisenbahnamt eingerichtet wurde; auch 1875 bei der großen Tarifdiscussion verfiel man nicht auf diesen Gedanken, sondern es wurde die vorhin erwähnte Tarif-Enquete-Commission unter dem Vorsitz des Herrn v. Wedell-Malchow eingesetzt. Nun hat allerdings der Minister Achenbach vorhin eine Stelle vorgelesen, in der von dem Herrn v. Wedell jenem Gedanken Ausdruck gegeben wird, aber ich glaube bei aller Hochachtung, die ich vor meinem verehrten Gönner v. Wedell habe, nicht, daß er der eigentliche Vater des Gedankens ist; ich glaube, daß er, indem er den Gedanken aussprach, mehr empfangender, weiblicher Natur gewesen ist (Heiterkeit), und es war mir die Bemerkung des Collegen Richter gestern sehr interessant, daß ein Herrenhausmitglied der Vater gewesen ist. Ich will nun dessen Verdienste in keiner Weise schwächen, aber ich glaube, daß einer meiner Wähler, ein unverdorbener westfälischer Landmann, in Bezug auf die Vaterschaft des Gedankens viel näher gekommen ist, wie Graf Stolberg, indem er sagte: ich glaube, der Herr Präsident des Reichseisenbahnamtes hat seinen Entwurf des Reichseisenbahngesetzes nicht so zur Annahme bringen können, als er gern wollte, und da hat er sich hinter den Reichskanzler gesteckt, und da derselbe augenblicklich keine große Frage in der Hand hat — die Clericalen sind ja auf dem Rückzuge — (Heiterkeit), so hat er mit Begierde das aufgegriffen, und so ist die Vorlage entstanden. Ich habe diese Mittheilungen entgegennehmen müssen und bin schließlich bei dem lateinischen Worte stehen geblieben: mater certa, pater semper incertus est. (Heiterkeit.)

Ich habe übrigens bei meiner Reise nach Westfalen dort ebensowenig wie hier die große Bewegung gefunden, welche nach der officiösen Presse diese Frage hervorgerufen haben soll, sondern man ist dort im Allgemeinen An-

hänger des gemischten Systems, das uns so viele Bahnen verschafft hat. Bei dem Studium der Vorlage fiel mir formell sofort auf, daß seit meiner 11jährigen parlamentarischen Praxis kein Gesetz von dieser Wichtigkeit in einem so einfachen Kleide uns vorgelegt worden, wie dieses; das Begleitschreiben, die Allerhöchste Ermächtigung und der Entwurf selbst tragen von ministerieller Seite nur die Unterschrift Dr. Achenbach — Achenbach vorn, Achenbach hinten und Niemand dahinter (Heiterkeit); nach dem bisherigen Usus hätten doch mindestens die beiden interessirten Minister und der Minister-Präsident unterzeichnen müssen. Was den Minister anbetrifft, der die Verantwortlichkeit allein übernommen hat, so konnte ich bei dessen Antecedentien dies für sehr möglich halten; doch wenn mein College Richter daraus seine Privatmeinung zieht, daß er den Ausführungen des Herrn Ministers keine hohe Bedeutung beilege, so habe ich zu viele Achtung vor diesem, um ihnen keine Bedeutung beizulegen, besonders da die Erklärungen desselben, in denen er sich als entschiedener Anhänger des gemischten Systems hinstellte, in dem solennen Momente seiner Vorstellung im Abgeordnetenhause am 15. März 1873 abgegeben wurden. Der Herr Minister hat allerdings heute wiederum, wenn auch mit bedeutender Reserve, eine ähnliche Erklärung abgegeben, aber ich glaube, daß dies, ebenso wie vom Reichskanzler, nur Taktik war, wenn man sich gegen den Gedanken sträubte, als ob nicht blos die Staats-, sondern auch die Privatbahnen an das Reich übergehen sollten. Herr College Lasker hat gestern gesagt, wir möchten das Gefechtsfeld nicht weiter ausdehnen, sondern uns an die Vorlage halten. Wenn wir ihm diesen Gefallen thäten, so würde dies äußerst angenehm für ihn sein, und wir würden auf den Kern, die Unification aller Bahnen mit dem Reich, gar nicht kommen. Er erinnert mich da unwillkürlich an einen jungen Mann, der den Vater seiner Geliebten um die Einwilligung zur Verlobung bittet und als der Vater fragt: „Ja, wie ist es denn mit der Verheirathung und auf welche Weise willst Du die aus dieser Ehe hervorgehenden Kinder erhalten?“ demselben dann antwortet: „Um diese Frage handelt es sich vorläufig noch nicht; geben Sie nur Ihre Zustimmung zur Verlobung. (Sehr gut! Große Heiterkeit.)

Man hebt jetzt die Vorzüge der Staatsbahnen bis in den Himmel, ohne die Privatbahnen irgend zu erwähnen. Ich bin gewiß ein Anhänger der Staatsbahnen, aber wenn man Alles vergessen will, was die Privatbahnen für das Land geleistet haben, dann zwingt mich mein Gerechtigkeitssinn, Zeugniß für sie abzulegen. Wie wäre es dem capitalarmen Deutschland möglich gewesen, so viel Bahnen zu bauen, wenn nicht das Privatcapital eingetreten wäre? Der preußische Staat hat ziffermäßig gar nichts für die Privatbahnen geleistet, sondern eine reichliche Einnahmequelle aus denselben gehabt. In den letzten 30 Jahren sind dem Staate aus den Zinsgarantien und dem Antheil am Capital große Einnahmen erwachsen. Frankreich setzt bei seinem System jährlich enorme Summen aus Staatsmitteln zu und Belgien sah sich genöthigt, vom reinen Staatsbahnsystem zum gemischten überzugehen. Aehnlich stellt sich das Verhältniß in Holland und der Schweiz. Ich gebe in einzelnen Fällen den Motiven Recht, welche die Concurrenz-Bahnen eine Verschleuderung des Capitals nennen. Das Gesetz vom Jahre 1838 verbietet Concurrenzbahnen im Interesse der Privatbahnen was vielleicht damals seine Berechtigung hatte. Der Artikel 41 der Reichsverfassung des Jahres 1867 hob dieses Verbot auf. In Folge dessen entstanden Concurrenzbahnen, die besser unterblieben wären. Eine solche Capitalvergeudung kommt auch auf anderen Gebieten vor und sie wäre wohl unterblieben, wenn die Regierung, dem Wunsche des Hauses gemäß, einen Eisenbahnbauplan entworfen, dem Hause zur Genehmigung vorgelegt und die Concessionsnachsucher auf denselben verwiesen hätte. Das hätte, obwohl es sehr schwierig ist, viel genützt. Die Motive sind des Lobes für die Staatsbahnen voll und nach den Ausführungen des Handelsministers sollte man glauben, daß, wenn wir nur Staatsbahnen hätten, das tausendjährige Reich der Glückseligkeit für die Bahnen sei gekommen. Solche Phantasien werden durch die nüchterne Wirklichkeit zerstört, und unsere preußischen Staatsbahnen, die nicht bewunderungswürdig sind, übertreffen noch die baierischen, wo es doch nur Staatsbahnen giebt. In Rheinland und Westfalen wird Ihnen aber jeder Mensch die Köln-Mindener Bahn, welche eine Privatbahn ist, als die bestverwaltete nennen.

In diesem Sinne hat sich der Handelsminister bereits wiederholentlich ausgesprochen. Ich könnte Ihnen viele Beispiele von dem energischen Vorgehen der Privatbahnen und dem schlaffen vieler Staatsbahnen geben. Vor mehreren Jahren war, wie Sie wissen, die günstige Conjunctur für die Eisenindustrie und Jeder suchte damals die hohen Preise zu benutzen, um Eisen zu verkaufen. Was soll man nun dazu sagen, wenn vor mehreren Monaten eine Annonce einer königlichen Eisenbahnverwaltung erlassen wurde, worin diese ein Quantum alten Eisens in der enormen Höhe von 12,644,000 Pfund offerirte, eine Menge, die seit mehreren Jahren liegen geblieben war einfach aus dem Grunde, weil Niemand in der Direction hieran gedacht hatte, und der Bahn ist aus der Nichtbenutzung jener Conjunctur ein Schaden von 100,000 Thalern erwachsen, und das ist doch bei dem jetzigen Stande der Dividenden kein geringer Gegenstand. Die Verwaltung stellt sich bei den Privatbahnen um 10 Procent niedriger, als bei den Staatsbahnen; Herr Ministerialdirector Weishaupt suchte allerdings neulich das Gegentheil darzulegen, indem er sagte, daß sowohl Staats- wie Privatbahnen nur mit Wasser kochten; das ist allerdings richtig, aber nur mit dem einen Unterschiede, daß die Privatbahnen weniger Köche dazu gebrauchen. (Heiterkeit.) Nun glaubt man, daß mit der Centralisirung die Kosten sich vermindern würden. Dies ist allerdings in Bezug auf die Details der Fall, aber andererseits wird das leitende Personal bedeutend erhöht. Ganz ähnlich verhält es sich auf anderen industriellen Gebieten, z. B. in der Eisen-Industrie, und ich kann Ihnen hier ein eclatantes Beispiel anführen. In Westfalen suchte man drei local völlig getrennte Eisenwerke einheitlich zu verbinden. Man ging von dem Grundsatze aus: Je größer die Capitalien, je bedeutendere Leistungen. Man schuf daher die Dortmunder Union, indem man drei räumlich auseinander liegende und für sich allein hinlänglich große Werke combinirte und so ein Ungethüm von Unternehmen herstellte. Sie kennen Alle das Resultat dieser über die Gebühr hinausgehenden Centralisation. Dieselbe Erfahrung werden Sie auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens machen. Daß das Maß dessen, was von einem Punkte verwaltet werden kann, wie der Abg. Richter sagte, nicht 1500 Kilometer überschreiten dürfe, das sehen Sie an der Einsetzung der Eisenbahn-Betriebscommissionen bei unseren Staatsbahnen selbst.

Außerdem müssen wir zugeben, daß auf technischem Gebiete bei den Privatbahnen viel weiter gehende Fortschritte gemacht sind, als wie bei den Staatsbahnen. Wem verdanken wir denn den großen Fortschritt des Einpfennigtarifs? Der Abg. Hammacher, von dem die Initiative ausging, hat viel mehr Unterstützung für seine Zwecke bei den Privatbahnen als bei den Staatsbahnen gefunden. Ich muß ferner erwähnen, was der Abg. Richter auch berührte, daß, je mehr der Staat Industrie treibt, in dem Beamtenkörper, auch wenn er sonst noch so gut verwahrt ist, für Corruption Gelegenheit findet. (Sehr wahr!) Ein entschiedener Anhänger der Regierungsvorlage im Reichstage fragte mich, ob ich ihm nicht ein Universalgenie für die Eisenbahnen, wie es Stephan für die Post ist, vorschlagen könne, und zu meinem Bedauern mußte ich es verneinen, da die Centralisation zu groß ist und über die Kräfte des Einzelnen hinausgeht. Wenn das wahr ist, dann werden wir später eine gleiche Verwaltung haben, wie jetzt, oben Gerichtsassessoren, die für das Amt nicht vorbereitet sind und das technische Element zurückdrängen, und unten civilversorgungsberechtigte Unterofficiere. (Heiterkeit.) Mit einem solchen Personal können Sie eine große Staats-Industrie nicht leiten. Ich komme jetzt zu der Tariffrage; denn man hat höhere Frachten in Aussicht gestellt, wenn nicht alle Eisenbahnen Eigenthum des Reiches würden. Dennoch ist es nicht gelungen, die Interessenten zu einer Agitation für die Vorlage zu bewegen. Der Abg. Richter hat bereits gestern nachgewiesen, daß es nicht die Privatbahnen waren, von denen die Tariferhöhung ausgegangen ist. Baiern ging 1873 mit seinen Staatsbahnen darin voran, Würtemberg und Preußen folgten. Eine einheitliche Tariffestsetzung ist nicht möglich, wenn die Staatsbedürfnisse für dieselbe maßgebend sind. Ist doch auch unser Eisenbahnfonds zur Amortisation des Privatactiencapitals von den Kosten der Militärreorganisation aufgezehrt worden. Aehnliche Erfahrungen haben wir im Jahre 1865 mit der Amortisationsbeseitigung der Köln-Mindener Bahn und im Jahre 1866 mit dem Verkauf der Westfälischen Staatsbahn gemacht. Das Extraordinarium für die Eisenbahnen ist in diesem Jahre bei uns zehnmal geringer als 1875, weil nach der Ansicht des Handelsministers die Eisenbahnen sich nach den allgemeinen Bedürfnissen des Staates zu richten haben. Genau so wird es bei den Reichseisenbahnen sein und bei der Vorliebe des Reichskanzlers für indirecte Steuern, wird er in den Eisenbahntarifen eine geeignete Schraube haben. (Sehr richtig!)

Die Kleinstaaten sind gegen das Project; wird dasselbe aber im Reichstage angenommen, so werden die Mittelstaaten möglichst hohe Beträge aus ihren Bahnen zu ziehen suchen, um die ihnen verhaßten Matricularbeiträge zu vermindern. Auf die Höhe des Ankaufscapitals will ich nicht weiter eingehen; ich kann nur das sagen, daß von einer landesüblichen Verzinsung keine Rede sein kann. Von einigen Seiten wird die Aufhebung der Differentialtarife erwartet; davon kann aber keine Rede sein, und ich freue mich, daß die Anhänger der Regierungsvorlage diese Illusion selbst zerstört haben. Keiner der Vorredner hat aber über den Tenor der Regierungsvorlage selbst gesprochen, ich will daher darüber noch Einiges sagen. Der erste Satz lautet: „Die Staatsregierung ist ermächtigt mit dem Deutschen Reiche Verträge abzuschließen, durch welche“, und nun folgen die Positionen 1 bis 5. Wollen Sie nun aber diese kolossale Vollmacht ad infinitum ertheilen, oder dieselbe auf eine gewisse Zeitdauer einschränken. Es kann doch nicht Ihre Absicht sein, daß, wenn der nächste Reichstag die Vorlage etwa ablehnt, das Gesetz immer fortdauere. Wenn es ferner heißt: „es sollen gegen angemessene Entschädigung die preußischen Staatsbahnen auf das Reich übergehen,“ so ist das ein sehr relativer elastischer Ausdruck.

Versteht man darunter den Satz für die Baukosten, die doch bei unseren Eisenbahnen noch ganz und gar nicht festgestellt sind? Oder beruht die „angemessene Entschädigung“ darin, daß der jetzige Werth der im Betrieb befindlichen Bahnen bezahlt wird, oder wollen Sie eine Capitalisirung des Extrages aus den letzten 5 oder 6 Jahren vornehmen? Der angemessene Kaufpreis, den der preußische Particularstaat erhalten soll, muß doch natürlich consensu beider Theile limitirt werden; aber auf Seiten des Reiches spielt dabei ein Factor mit, der sich in Ansehung der Eisenbahnen seine Reservatrechte vorbehalten hat. Das ist Baiern. Und was die neuen Bahnen betrifft, die wir in den letzten vier Jahren in so reicher Fülle und mit so großem Capital bewilligt haben, soll das Reich diese Bahnen incl. Posen, Hinterpommern und Hannover-Harburg auszuführen verpflichtet sein, oder soll es nach seinem Gutdünken hierbei verfahren können? Wenn es ferner in den Motiven heißt, daß in Bezug auf die neuen Eisenbahnbauten die Einzelstaaten oder Preußen nicht behindert werden sollen, so würde das allerdings auch zu schlimm sein. Wo soll man aber nach Entziehung des Hauptfactors das Geld zu neuen Eisenbahnbauten herbekommen? In den letzten 5 Jahren beruht unsere ganze Eisenbahnpolitik darin, daß die gut rentirenden Bahnen die schlecht rentirenden und neu anzulegenden in den ersten Jahren mit durchziehen müssen. Wenn nun aber der preußische Staat die gut rentirenden Bahnen an das Reich übertragen soll, dann werden ihm die Fonds zu neuen Bahnbauten entzogen. Geht diese Vorlage durch, dann können Sie, und namentlich in den östlichen Provinzen — ich mache Sie darauf aufmerksam — dann können Sie für lange Jahre mit dem Eisenbahnbau in jeder Beziehung abschneiden (Zustimmung), denn daß Sie in Kreisen und Provinzen die Fonds für so kostspielige Bauten aufbringen, muß ich nach meiner Kenntniß der Verhältnisse bezweifeln.

Die Debatte hatte auf mich den Eindruck gemacht, als ob die Gegner der Vorlage dargestellt werden als radicale Anhänger der Privatbahnen, die der Ausführung der Artikel 41 bis 47 der Reichsverfassung stracks entgegen sind. Anders war der Schluß der gestrigen Rede des Reichskanzlers gar nicht zu verstehen. Ich habe erklärt, daß wir die Ausführung dieser Artikel ebenso energisch, wie die Emanation eines Eisenbahngesetzes wollen, aber daß wir uns sträuben, die Reform auf dem hier vorgeschlagenen Wege vorzunehmen. Das ist die ganze Differenz. Steht denn in jenen Artikeln ein Wort von dem Ankauf eines so großen Eisenbahncomplexes durch das Reich? Diese Artikel sind bekanntlich — wie ich schon öfter im Reichstage nachgewiesen — in so elastischen Ausdrücken abgefaßt, daß sie Gefäße sind, in die jeder hineinfüllen kann, was ihm beliebt. Sie sind Verheißungs-Paragraphen, wie die Grundrechte in der preußischen Verfassung und haben, wie diese das Bedenkliche, hin und her gedeutet werden zu können. Der Reichskanzler hat uns erklärt, und der Handelsminister hat dem heute nicht widersprochen, daß er sich über die Haltung Preußens gegenüber dem Reichs-Eisenbahn-Amte getäuscht habe. Der Grund dafür liegt auf der flachen Hand: weil der Handelsminister als College des Reichskanzlers sich nicht einem Subalternen des letzteren unterwerfen kann. Die Mißstände hängen also zusammen mit der mangelhaften Organisation des Reichs, hätten wir Reichs-Ministerien, so wäre die Unterordnung der Particularstaaten viel leichter. Die erste leise Andeutung des heutigen ungeheuren Weges erhielten wir im Reichstage in der Beantwortung der Interpellation des Barons v. Minnigerode über die Chancen eines Eisenbahngesetzes, als uns gesagt wurde, vielleicht müsse die Lösung der heiklen Sache auf einem anderen Wege versucht werden. Warum ist denn das Reichseisenbahnamt nicht mit der Einsetzung von Eisenbahn-Commissarien vorgegangen? Hatte doch das Abgeordnetenhaus, als es den preußischen Entwurf über die Commissariate verwarf, ziemlich deutlich auf diesen Weg verwiesen. Warum werden uns denn die Directionen nicht namhaft gemacht, die einer gründlichen Reform des Eisenbahnwesens hartnäckig widerstreben? Dann wären wir eher in der Lage, Remedur zu schaffen.

Ich schließe mit einer historischen Reminiscenz. Als im Herbste 1866 in der sogenannten Annexions-Commission der Reichskanzler über den bevorstehenden Friedensschluß mit Baiern interpellirt wurde, erklärte er, Preußen habe Baiern zu einer erheblichen Geldcontribution und zur Abtretung aller seiner Besitzungen nördlich des Mains zwingen können, er hielte dies jedoch für falsch, denn man könne unter Umständen den Gegner vernichten — wie es mit Hannover, Hessen und Nassau geschehen — aber man müsse einen Frieden mit ihm schließen, der demselben die baldige Wiedervereinigung möglich mache. Auf dieser letzteren Basis sei der Friede mit Baiern dem Abschluß nahe. Dieser wahrhaft staatsmännische Standpunkt fand damals den vollen Beifall der Commission und das Jahr 1870 hat gezeigt, wie richtig er war. Ich habe an diesen Vorgang erinnert, weil ich glaube, daß eine so große Maßregel nur unter Zustimmung der großen Mehrheit der Bundesstaaten und des Reichstages erfolgen darf. Haben denn die süddeutschen Regierungen den Alliancen-Vertrag, den sie in der Form der deutschen Reichsverfassung mit uns abgeschlossen, nicht ehrlich gehalten, so daß sie eine rücksichtsvolle Behandlung in Bezug auf die Civilgesetzgebung beanspruchen können? Aber nicht allein die süddeutschen Regierungen, auch die treuesten Freunde des Reichs im Süden, der Abgeordnete Hölder an der Spitze, widerstreben der Vorlage. Sie bitten uns, die Schwierigkeiten ihrer Lage zu berücksichtigen — und wie schwach sie dort situirt sind, das wissen die Herren im Centrum am besten, die ja nur auf die Erbschaft warten. (Heiterkeit.) Das einzige greifbare Resultat dieser Vorlage wird bei den Neuwahlen eine namhafte Verstärkung der Centrumspartei in Süddeutschland sein. Ich schließe, wie ich begonnen: als treuer Freund und Förderer des Eisenbahnwesens, als ein Mann, der entschieden die Nothwendigkeit von Eisenbahnreformen anerkennt, als Verehrer des Fürsten Bismarck und treuer Anhänger des Reichs stimme ich **gegen** die Vorlage. (Beifall bei der Fortschrittspartei.)

Finanzminister **Camphausen**: Der Vorredner begann seine Rede damit, damit er unter diesem Entwurf nur den Namen des Ministers Achenbach, **nicht** den meinigen fand. Diese Bemerkung giebt mir Anlaß, Ihnen mitzutheilen, daß der Staatsministerialbeschluß, durch den die Allerhöchste Ermächtigung zur Vorlage nachgesucht wurde, von sämmtlichen Mitgliedern des preußischen Staatsministerium einstimmig gefaßt worden ist, und daß, wenn also mein Name nicht unter der Vorlage steht, ich es hiermit ausgesprochen haben will, daß ich die Verantwortlichkeit dafür mit übernehme. Freilich, wenn die Vorlage nur den Sinn hätte, den der Vorredner hineingelegt hat, daß damit eine vollständige Verurtheilung des gemischten Systems im Eisenbahnwesen ausgesprochen wäre, daß wir alle Privatbahnen für alle Ewigkeit der Verdammniß übergeben wollten, dann hätte der Beschluß einstimmig nicht gefaßt werden können; ich würde nicht zu denen gehört haben, die das befürwortet hätten (Hört!) und ich vermuthe, außer mir auch noch andere nicht. Wir haben aber diese Frage nicht zu erörtern gehabt, weil von keiner Seite die Unification sämmtlicher Bahnen ohne alle Ausnahme in den Händen der Staatsgewalt befürwortet worden ist. Ich bin alt genug, um die Entwickelung des Eisenbahnwesens in Deutschland von ihren ersten Ursprüngen an verfolgen zu können. Bei der vorhin erwähnten Broschüre, die vielleicht irriger Weise mir zugeschrieben worden ist, bin ich schon ein classischer Zeuge gewesen; zu jener Zeit habe ich schon die Frage des Eisenbahnwesens nach allen ihren Richtungen hin miterörtert. Deshalb hat es auch für mich nichts Befremdendes, wenn ich einen gewissen Wechsel in den Auffassungen über das Eisenbahnwesen sich vollziehen sehe. Dürfte ich hier prophezeien, so würde ich Ihnen sagen, daß der heutigen Stimmung auch wiederum eine andere folgen wird. (Sehr wahr!) Es giebt in diesen Dingen nichts absolut Wahres. (Sehr richtig!) Man kann niemals aussprechen: nur das eine System ist richtig, das andere taugt nichts und umgekehrt.

Wenn wir in Deutschland das Unglück gehabt hätten — ich würde es als Unglück betrachtet haben —, daß sich die Staatsgewalt von vorn herein des Eisenbahnwesens bemächtigt hätte, meine Herren, wir würden heute nicht den dritten Theil der Eisenbahnen haben (Sehr wahr!) und es würde uns der Umstand, daß einzelne Eisenbahnen vielleicht ökonomischer verwaltet worden wären — ich sage vielleicht — nicht darüber trösten können, daß die Entwickelung des Landes so lange zurückgeblieben wäre. Ich bin weit entfernt, indem ich die vollen Vorzüge des Staatseisenbahnwesens anerkenne, auf der anderen Seite die Vorzüge, welche Privatbahnen sich erwerben können, einen Augenblick lang mißachten zu wollen. Sehen Sie sich nur im Lande um, Sie werden eine große Zahl von Privatbahnen finden, mit deren Verwaltung man vielleicht wenig zufrieden ist, ich lasse das dahingestellt, — Sie werden aber andererseits Verwaltungen finden, wo sie vor der großen Intelligenz, welche die Privatleute der Sache zugewendet haben, allen Respect empfinden müssen; und ich würde es bedauern, wenn solche Kräfte in Zukunft dem Eisenbahnwesen gänzlich entgehen sollten. (Abg. Windthorst [Meppen]: Sehr richtig!) Nun, meine Herren, erkennen wir aber Eins an: Seit einer Reihe von Jahren gingen wir der Gefahr entgegen, daß die Bedeutung der Eisenbahnen im öffentlichen Verkehrsinteresse nicht mehr die gehörige Beachtung fand. Wenn Privatbahnen die Richtung einschlagen, daß sie blos industrielle Erwerbsgesellschaften sind, dann, m. H., fort mit ihnen! Diese Richtung können wir für die Eisenbahnen nicht acceptiren. Für den Bau der Eisenbahnen setzt ja der Staat seine Macht ein, indem er ihnen das Expropriationsrecht einräumt; für den Betrieb der Eisenbahnen muß ja der Staat vielfach seine Autorität eintreten lassen, und es darf nie und nimmermehr vergessen werden, daß die Eisenbahnen zwar eine Rente abwerfen dürfen, daß sie aber vor Allem dazu bestimmt sind, öffentlichen Interessen zu dienen. (Sehr richtig.)

Diesen Satz müssen wir jetzt wiederum zur öffentlichen Erkenntniß bringen, und wie bereits vom Handelsminister ausgeführt wurde, ist die preußische Regierung schon seit mehreren Jahren auf dem Wege, dem Lande, so viel an ihr liegt, zu dieser Erkenntniß zu verhelfen. Die großen Eisenbahnanleihen, die in den letzten 3 bis 4 Jahren gemacht worden sind, dienen recht eigentlich diesen Zwecken. Nun fragt man sich: ist es absolut nothwendig, daß die Eisenbahnen, soweit sie dem Staate gehören, von den Particularstaaten an das Reich übergeben. Es mag ja nicht absolut bestritten werden können, daß nach den Schwierigkeiten, die jetzt das Staatseisenbahnwesen hervorruft, sich möglicherweise auch nicht geringe Schwierigkeiten einstellen werden, wenn die Sache zur Angelegenheit des Reiches gemacht wird. Das läßt sich ja zugeben. Aber läßt sich denn andererseits diese Wucht der Gründe bestreiten, die gestern der Ministerialpräsident, heute der Handelsminister dafür angeführt hat, daß es im hohen Grade für die Förderung der allgemeinen Zwecke des Eisenbahnwesens wünschenswerth sei, die Lösung der ganzen Angelegenheiten in **eine** Stelle, in die höchste Stelle zu verlegen. Ich kann nicht leugnen: überall, wo ich nur zu sagen habe, es wird zum allgemeinen Wohl dem Reiche ein größerer Wirkungskreis gegeben, da kann ich nicht widerstehen, da unterstütze ich die desfallsigen Vorschläge. Hier begehren wir von der preußischen Landesvertretung nichts, als die allgemeine Ermächtigung, mit dem Reiche zu verhandeln, Aufgabe des Reichstages und der verbündeten Regierungen wird es sein, zu untersuchen, in welcher Weise diesem Verlangen Folge gegeben werden kann. Wenn der Vorredner vermißte, daß die Vollmacht, die ausgestellt werden soll, nicht an eine bestimmte Zeitdauer geknüpft sei, so möchte ich sagen: lernen wir uns doch etwas besser vertrauen.

Glauben Sie denn, daß, wenn die jetzige Regierung mit ihren Vorschlägen beim Reichstage nicht durchdringt, sie dann die Sache so behandeln wird, als bestände die Vollmacht per omnia saecula fort? Werden wir denn nicht die Nothwendigkeit anerkennen müssen, dann die Sache mit einem künftigen Landtage von Neuem zu verhandeln? Und wenn gesagt würde, der preußische Landtag wird, wenn die Verträge abgeschlossen sind, nichts mehr dazu sagen können, so erwidere ich: das wolle Gott verhüten! Wie sollte denn die Stellung der Regierung zu dem Reichstage sein, wenn es dem preußischen Landtage nicht gestattet sein sollte, zu sagen: Wenn mir der Vertrag nicht ansteht, so sage ich nein! Also das kann nimmermehr mit Grund befürchtet werden, daß wir diesen wichtigen Vertrag, der ein so bedeutendes Geldinteresse in sich faßt, behandeln könnten, als ob er ein bedeutungsloser Act sei. Wenn der Vorredner gemahnt hat, nicht den Krieg zu suchen und die Versöhnung zu wollen, so stimme ich mit ihm in dem Zwecke, den er vorführt, vollständig überein. Ich wünsche, daß diese so mannigfache, so schwierige, so wichtige Interessen berührende Frage von allen Seiten im bundesfreundlichen Sinne geprüft und erwogen werden möge. Ich bin überzeugt, wenn das geschieht, so wird das Resultat nicht der Zustand der Verfeindung, sondern der Zustand des befestigten Friedens sein. (Beifall.)

Abg. **Hammacher**: Wenn wir schon wiederholt der Ansicht begegnet sind, daß wir durch Annahme dieser Vorlage die Uebernahme sämmtlicher deutschen Eisenbahnen durch das Reich verlangen, so ist das eine Verkehrung des Urtheils und der öffentlichen Meinung und ich constatire, daß den Mitgliedern meiner Partei nichts ferner liegt, als die Aufstellung eines solchen Präjudizes. Wir wollen aber, daß in Zukunft Deutschland statt einer particulären eine deutsche Eisenbahnpolitik treibe, denn zur Wohlfahrt des deutschen Volkes ist das Reich gestiftet, und was Preußen betrifft, so haben viel mehr, als ideale Güter, die wirthschaftlichen Vorzüge und Berührungspunkte ihm Sympathieen und die Anerkennung als Vormacht im Reiche erworben. Die Eisenbahnpolitik ist es, die die Zukunft unseres Landes beherrscht, von ihr hängt die Concurrenzfähigkeit Deutschlands auf dem Weltmarkte ab und gerade Deutschland, das seine Rohmaterialien weder an einem Punkte zusammen, noch, wie England und Belgien, in der Nähe des Meeres hat, ist auf eine glückliche Entwickelung der Eisenbahnfrage hingewiesen. Ich weiß sehr wohl, und gebe Herrn Richter darin vollkommen Recht, daß die Tarife sich nicht willkürlich reguliren lassen, daß die Concurrenz sie beeinflußt, aber überall gravitirt die Höhe der Tarife nach der Höhe der Anlagekosten, es kann nicht anders sein. Daraus folgt für mich, daß es unser ernstestes Bestreben sein muß, wie wir die günstigste Eisenbahnpolitik schon jetzt auf feste glückliche Grundlage zu bringen vermögen. Die französische Regierung, auf die hingewiesen wurde, ist in einer anderen Lage; sie hat das Recht, die Tarife der Privatbahnen zu bestimmen, der preußische Handelsminister dagegen kann die Tarife nicht soweit herabdrücken, daß das Privatanlagecapital geschädigt wird. Die Eisenbahnen sind öffentliche Verkehrsstraßen. Deshalb enthält der Gesetzentwurf in erster Linie die Bestimmung, das Reich solle in Zukunft einen unmittelbaren Einfluß üben können. Ich denke, ohne dies ist das Aufsichtsrecht eine reine Chimäre. Nicht nur in ihrer Sicherheit, auch in ihrer Leistungsfähigkeit in Bezug auf Bahnhöfe, Geleise, Locomotiven, Haltestellen 2c. sollen die Eisenbahnen dem öffentlichen Bedürfnisse genügen und sich überdies den Bestimmungen des Bundesraths über die Tarife unterwerfen.

Dies ist der Inhalt des Aufsichtsrechts: ich sollte meinen, wer das Recht hat, diese Bestimmungen durchzuführen, der hat auch das Eigenthum. Ich würde geneigt sein, zu glauben, daß wir zeitweilig auch mit etwas weniger straffen Bestimmungen ausreichen würden, aber auf die Dauer nicht. Was die Vorredner zu Gunsten der Privatbahnen gesagt haben, könnte ich noch um Vieles vermehren, es giebt bei ihnen so gut neben schlechten auch gute Directoren, wie bei den Staatsbahnen, aber die Verhältnisse sind stärker, als die vorübergehende Tüchtigkeit einzelner. Wir **bedürfen** der Etablirung einer strammen, durchschlagenden, deutschen Eisenbahn-Verwaltung, namentlich fremden Staaten, Rußland, Oesterreich gegenüber ist der Einzelne viel zu schwach, um seine Verkehrsinteressen mit Erfolg vertreten zu können. Nichts liegt mir wie der Regierungsvorlage ferner, als die Leistung der Privatbahnen herabzudrücken, einen Gegensatz zwischen ihnen und den Staatsbahnen zu erzeugen. Aber erinnern Sie sich nicht der Klagen aus Würtemberg über den theuren Transport von Steinkohlen? Wir konnten im Reichstage nicht helfen, da wir der badischen Regierung nicht zumuthen konnten, für einen Transport, bei dem sie nur für eine geringe Strecke interessirt war, einzutreten. Jetzt ist dem Kohlentransporte nach Hamburg und Bremen abgeholfen, nach Wilhelmshaven aber kann die westfälische Kohle nicht gelangen; da liegen fremde Eigenthümer dazwischen, die wir nicht nöthigen können. Die Bestimmung der Reichsverfassung besteht dermalen nur auf dem Papiere, sie muß zur Wahrheit gemacht werden, und ich meine, wenn die Reichsregierung an die preußische Volksvertretung appellirt, so sind wir nicht in der Lage, dazu etwas Anderes als „Ja“ zu sagen. Wir haben dann ein gutes Werk gethan, für das uns nicht nur die Bewohner Preußens, sondern ganz Deutschland Dank wissen werden. Wenn es mir gelungen ist, Sie davon zu überzeugen, (Nein, nein!), daß wir, wenn wir diese Vorlage annehmen, die deutsche Arbeit kräftigen, sie anders stellen, als sie heute gestellt ist, dann werde ich zufrieden und überzeugt sein, unserem Vaterlande einen Dienst erwiesen zu haben. (Beifall.)

Abg. **Reichensperger**: Ich bin erstaunt gewesen, die Bedeutung der Vorlage durch den Abg. Lasker auf etwas rein Formales zurückgeführt zu sehen. Im Eifer der Beredtsamkeit ist ihm aber das Unglück passirt, daß er gleich darauf die politischen Gesichtspunkte als diejenigen bezeichnet hat, welche ihn bestimmten, für dieselbe zu stimmen. Er hat das weitere Unglück gehabt, daß von dem unmittelbar nach ihm sprechenden Minister das direkte Gegentheil ihm entgegengehalten wurde, indem er erklärte, man möge nur die wirthschaftliche Seite der Frage im Auge behalten. Die Motive zu der Vorlage sind als solche bezeichnet worden, die gerade die gegenseitige Ueberzeugung von der hervorriefen, die sie hervorrufen sollten; mir scheinen sie für einen andern Gesetzentwurf geschrieben worden zu sein, als für den, dem sie beigegeben sind, nämlich zu einem Gesetzentwurf, betreffend den Ankauf sämmtlicher Privatbahnen durch den Staat und die demnächstige Uebertragung sämmtlicher Bahnen an das Reich. Bei einer Abtretung der preußischen Bahnen an das Reich sind 3 Alternativen möglich: entweder ungeschwächte Fortsetzung der preußischen Traditionen oder aber Verminderung der bisherigen wohlwollenden Einwirkungen der preußischen Regierung gegenüber den Privatbahnen, oder aber endlich gestärkte Begünstigung der Privatbahnen. Der erste Zweck erfordert nicht eine so kolossale Operation, während die beiden andern Alternativen gleich ungerecht und verwerflich sind. Die Vorlage soll die Macht des Reiches stärken, nichts ist aber mehr als gerade sie geeignet, berechtigten und unberechtigten Particularismus wachzurufen oder zu steigern, der, aus der Stammesverschiedenheit hervorgegangen, auch nicht in dem Glühofen des allerheißesten Reichschauvinismus zu vernichten ist.

Zu gleicher Zeit mit dieser Vorlage stellt die Regierung die Anforderung an uns, noch eine Anzahl Privatbahnen für Preußen anzukaufen, um diese

neue Serie gleichfalls auf dem Reichsaltar niederzulegen. Hat die Regierung etwa die Idee, dem Reiche für diese Bahnen eine andere Zahlung zuzumuthen, als uns den Privatbahnen gegenüber? Doch wohl kaum! Wie kommt dann aber die preußische Regierung dazu, den Preis, den das Reich zahlen soll, mit uns hier zu vereinbaren? Dem preußischen Staate bleibt nach der Vorlage auch nach der Abtretung das Recht, neue Staatsbahnen zu bauen und Privatbahnen zu concessioniren, damit wahrt sich Preußen das Recht, neben den abgetretenen preußischen Staatsbahnen die allerwirksamsten Concurrenzbahnen zu bauen. Um zu zeigen, was das bedeutet, in welche Lage dadurch Reichseisenbahnen kommen können, nenne ich nur die Namen Berlin-Lehrte und Berlin-Potsdam; das Deutsche Reich wird aber trotz seiner höheren Majestät nicht für berechtigt erklärt, irgend eine neue Bahn auf preußischem Gebiet zu bauen. Bei der Gegenüberstellung dieser beiden Eventualitäten kann von einer wirklichen Wahrnehmung der deutschen Interessen nicht die Rede sein; vielmehr können die ernstesten Zerwürfnisse in das Gesammtreich übertragen werden; das Jahr 1866 sollte uns doch als Warnung stets vorschweben. Daß durch die Annahme der Vorlage Seitens des preußischen Landtages ein Druck ausgeübt werden soll, liegt auf der Hand; der Bundesrath wird trotzdem, wenn er noch gewillt ist, das wahre wirkliche Interesse des Deutschen Reiches zu vertreten, die Vorlage ablehnen müssen. Es wird nicht die Autorisation zum Abschluß eines Vertrages gefordert, sondern mehrerer Verträge, über jeden einzelnen der fünf Punkte der Vorlage soll ein Vertrag geschlossen werden.

Nun soll der Vorbehalt der Genehmigung des preußischen Landtags für die Verträge sub 1, 3 und 4 bestehen, das sind nämlich die Verträge, wodurch die fiscalischen Rechte des Staates Preußen an das Reich gegen Zahlung abgetreten werden, ein Vorbehalt wird aber nicht gemacht hinsichtlich der Verträge sub 2 und 6; wo von dem Eisenbahn-Aufsichtsrecht und sonstigen staatlichen Rechten gehandelt wird. In eine solche Stellung kann sich der preußische Landtag nicht bringen lassen, er würde sich selbst fesseln, man würde uns sagen: das Aufsichtsrecht des Reiches kann nur ein gesundes sein, wenn die Aufsichtsbehörde auch die Verwaltung hat. Ebensowenig kann in militärischer Beziehung gewonnen werden, denn schon jetzt sind die preußischen Staatsbahnen in der Hand des obersten Kriegsherrn des Deutschen Reiches. Verwerfen Sie eine mit dem nationalen Geist unverträgliche Centralisirung; die Vortheile, die man zu erreichen hofft, können auch ohne dieselbe erreicht werden, denn der Reichstag wird immer die Hand dazu bieten, die Artikel 41—47 der Verfassung auszuführen. Nichts hat mich mehr gewundert, als die gestrige Aeußerung des Herrn Reichskanzlers über die erfolglose Thätigkeit des Reichseisenbahnamtes, namentlich in Folge der Remonstrationen des preußischen Handelsministers, der dem nicht widersprochen. Nach den Aeußerungen der Vertreter der anderen Staaten auf der Eisenbahn Conferenz scheint mir eine Durchführung der Art. 41—47 der Reichsverfassung sehr wohl möglich.

Damit wird die Debatte geschlossen.

In einer persönlichen Bemerkung lehnt Abg. von Wedell-Malchow die Rolle, die der Abg. Berger ihm bei der Conception des Reichseisenbahn-Projects zuertheilt habe, dankend ab, indem er ihn an die Vorschrift des Code Napoleon erinnert: La recherche de la parternité est interdite. (Heiterkeit.)

Die Ueberweisung der Vorlage an eine Commission wird hierauf mit großer Majorität abgelehnt (für dieselbe stimmt nur das Centrum). Die zweite Lesung findet also im Plenum statt.

Schluß 4 Uhr. Nächste Sitzung: Freitag 1 Uhr. (Wiederholte Berathung der Vorlage wegen Einverleibung Lauenburgs und eine Reihe kleinerer Specialgesetze.)

Berlin, 27. April. [Amtliches.] Se. Majestät der Kaiser und König haben im Namen des Deutschen Reiches den Herrn Louis Colom y Victor in San Lucar de Barrameda (Spanien) zum Vice-Consul des Deutschen Reiches ernannt.

Se. Majestät der Kaiser haben im Namen des Deutschen Reiches die von dem Directorium der Kirche Augsburgischer Confession zu Straßburg i./E. vorgenommene Ernennung des Pfarrverwesers Carl Schäfer in Gorweiler zum Pfarrer in Oberbetschdorf, Bezirk Unter-Elsaß, bestätigt.

Se. Majestät der König hat den Kreisrichter Freiwald zu Schubin zum Regierungsrath ernannt; und dem Bankier Dietrich Martens in Marienburg W.-Pr., den Charakter als Commerzienrath verliehen.

Am Gymnasium zu Düsseldorf ist der ordentliche Lehrer Dr. Fauth zum Oberlehrer befördert worden. — Der bei der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn angestellte königliche Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector Wilhelm Heinrich Buchholz zu Guben ist in gleicher Amtseigenschaft nach Görlitz versetzt worden.

Berlin, 27. April. [Se. Majestät der Kaiser und König] haben gestern Ihre königlichen Hoheiten den Grafen und die Gräfin von Flandern sowie Ihre königl. Hoheiten den Fürsten und die Fürstin von Hohenzollern mit einer Einladung zur Tafel beehrt.

Ihre königl. Hoheit die Prinzessin Charlotte, älteste Tochter des Kronprinzen, die seit einigen Wochen in St. Leonards in England verweilt, stattete, der „C. C." zufolge, am Sonnabend der Prinzessin Louise und dem Marquis of Lorne einen Besuch in Tunbridge Wells ab. Der Aufenthalt an der Seeküste ist der Prinzessin sehr wohl bekommen. (Reichsanz.)

Gewinn-Liste der 4. Klasse 153. Königl. Preuß. Klassen-Lotterie.
Nach dem Bericht von Engel Nachfolger, Friedrichstr. 168, ohne Gewähr.
(Nur die Gewinne über 210 Mark sind den betreffenden Nummern in Parenthese beigefügt.)

Bei der heute fortgesetzten Ziehung sind folgende Nummern gezogen worden:

38 75 114 32 55 92 269 377 440 (600) 67 524 30 633 704 19 68 70 896 940 70 (300) 76 1047 182 (300) 222 71 (600) 327 90 (600) 408 35 59 536 (1500) 622 32 (300) 946 72 2141 63 203 (300) 24 45 343 470 608 63 72 707 26 74 932 49 53 3100 48 205 38 300 10 28 84 407 14 33 50 83 90 559 67 (300) 95 (600) 682 847 49 78 94 (3000) 953 62 74 4109 226 (1500) 422 45 (600) 507 50 673 81 729 55 823 51 920 38 42 (300) 52 58 (600) 5065 113 269 326 27 68 413 70 73 79 572 729 35 90 (3000) 838 39 963 90 99 6054 (15000) 67 83 103 (300) 15 (300) 20 41 88 218 47 93 368 414 (300) 45 97 589 90 768 856 (3000) 71 (600) 99 917 18 42 73 7062 133 (600) 76 207 18 63 87 346 442 507 53 (300) 605 38 (600) 83 779 820 40 82 85 92 911 50 (1500) 99 8025 176 88 (300) 96 (300) 252 (300) 57 466 95 537 76 619 734 53 (600) 97 (300) 831 59 75 920 27 9047 64 75 166 (300) 202 12 76 408 66 (300) 79 (600) 90 95 602 35 79 793 810 46 966 83 84 99.

10,000 36 92 136 67 78 (600) 87 210 99 (3000) 310 31 75 77 460 80 85 511 607 38 69 (600) 74 802 92 93 960 61 11,023 (1500) 68 86 121 32 243 344 424 554 96 797 840 (3000) 46 917 (600) 25 (1500) 46 63 12,041 68 107 11 (300) 42 68 (600) 92 200 50 79 86 (300) 322 56 404 94 524 45 91 870 911 31 84 95 13,029 44 122 (300) 24 51 66 306 13 409 51 325 39 626 (1500) 97 728 40 66 81 86 802 52 (600) 73 96 953 14,007 29 35 42 (300) 64 68 98 110 43 46 79 91 (300) 386 448 74 97 571 84 601 43 (300) 758 63 807 36 999 15,005 54 72 94 165 71 88 281 (300) 304 72 (1500). 446 513 58 603 707 92 830 933 (300) 16,000 18 (3000) 279 327 97 (300) 526 (300) 81 736 65 810 58 99 (1500) 17,003 134 (600) 35 (1500) 36 (300) 42 81 99 212 364 (300) 85 417 74 508 602 17 22 66 67 68 751 63 81 900 26 53 80 98 (300) 18,023 125 60 288 312 (300) 13 48 420 25 53 (300) 505 32 64 81 87 93 602 27 29 35 723 98 845 50 19,001 29 115 56 500 (1500) 75 93 659 95 707 21 23 56 (300) 73 82 804 (1500) 69 (1500) 928 44 99.

20,019 117 (1500) 89 268 304 27 68 72 82 429 (6000) 33 86 580 95 630 84 97 712 (1500) 69 854 67 (1500) 94 (300) 96 927 47 (3000) 52 89 21,013 17 31 46 63 83 106 235 76 304 66 418 32 38 568 74 613 44 (3000) 726 52 978 22,057 87 123 31 (1500) 211 35 75 95 311 437 544 632 82 725 47 50 58 (600) 85 809 940 63 87 (300) 23,001 18 41 70 112 95 202 30 323 417 34 85 528 664 720 26 74 816 83 (300) 922 42 98 24,058 69 112 15 64 93 209 31 75 361 70 86 429 86 565 93 600 (300) 67 93 786 816 30 934 25,008 29 53 83 111 59 88 278 302 17 29 (300) 49 66 (600) 68 479 554 705 28 34 (1500) 56 (3000) 69 77 (300) 98 99 909 32 932 81 90 93 26,001 (300) 130 50 59 200 48 60 78 344 53 76 474 523 (300) 42 (300) 45 74 608 10 16 717 45 55 74 805 20 42 88 928 35 37 82 27,015 46 258 98 323 38 59 472 97 599 602 15 (300) 23 (300) 62 741 828 35 (300) 903 57 67 84 (300) 97 28,151 207 (300) 360 (600) 68 434 643 65 73 (300) 93 757 61 67 860 968 (300) 78. 29,019 68 279 87 316 21 68 86 435 556 685 768 865 938.

30,014 115 79 235 68 417 29 (3000) 521 649 745 84 827 48 74 81 901 32 31,004 21 39 53 146 99 234 (1500) 45 324 (600) 48 56 433 54 (3000) 73 (1500) 83 557 70 85 (1500) 611 (600) 39 82 723 26 27 (3000) 65 (300) 837 907 (3000) 43 32,101 17 548 606 25 828 49 907 (1500) 39 42 33,076 181 294 391 94 (300) 433 (300) 39 501 33 618 741 923 39 (1500) 47 (600) 54 34,032 50 71 157 68 84 213 (300) 57 300 8 18 405 537 81 621 73 (600) 750 59 (6000) 66 (300) 84 (300) 820 943 68 89 35,011 24 49 107 15 47 232 46 313 32 402 591 99 643 44 969 36,038 88 184 86 208 308 (1500) 21 44 501 58 (600) 92 687 88 707 37 81 807 30 33 59 62 87 961 37,116 71 304 51 95 412 545 53 55 83 609 60 727 66 841 903 (600) 53 87 38,042 143 286 317 20 63 65 70 437 65 515 24 737 60 811 57 70 916 39,153 68 (300) 84 (3000) 87 268 98 320 (300) 86 477 542 91 92 621 70 97 745 50 811 20 44 57 937 (600) 58 90.

40,018 52 82 98 231 (300) 60 400 52 66 503 4 (300) 11 667 785 801 31 39 974 41,036 125 74 (300) 95 (300) 323 25 38 61 84 509 633 59 73 700 5 12 18 21 59 820 73 946 78 99 42,026 107 42 210 20 385 (3000) 401 537 611 (600) 36 52 58 713 32 53 66 820 (3000) 46 947 87 (600) 43,014 34 44 64 (3000) 88 192 206 43 52 75 316 (600) 433 43 507 61 748 (300) 85 (300) 87 815 22 74 909 61 44,005 (600) 7 47 127 47 (300) 272 308 28 401 15 67 87 (1500) 517 27 86 87 624 (3000) 37 65 83 710 13 29 35 75 (300) 908 27 71 45,004 107 95 217 48 82 94 349 50 54 78 91 444 95 99 501 29 63 83 90 (300) 612 28 60 85 713 44 845 58 915 75 83 95 46,038 50 77 95 (3000) 131 (1500) 48 217 22 85 325 (600) 406 39 44 519 50 52 606 702 (300) 63 841 74 (300) 89 47,067 118 216 77 (1500) 87 350 93 (300) 491 525 605 8 48 65 756 57 75 817 31 37 38 932 48,040 (600) 73 74 77 90 110 (3000) 29 315 17 (3000) 454 583 639 707 10 55 831 46 49 92 98 901 11 49,001 48 67 69 87 106 266 99 (600) 397 432 98 518 28 36 (3000) 62 (3000) 608 46 (1500) 702 62 73 863 968 94.

50,238 (600) 91 310 37 62 (300) 407 21 29 526 90 681 738 817 60 985 51,111 22 41 51 247 62 91 343 413 596 660 724 43 72 73 836 (600) 904 13 (600) 91 52,000 19 68 129 78 (15,000) 209 25 (300) 38 45 51 375 89 435 88 534 60 87 682 819 46 58 (3000) 87 92 97 99 (1500) 926 (3000) 34 (300) 53 53,006 9 52 (300) 84 129 87 93 255 (600) 59 707 842 971 (300) 54,033 51 57 83 153 60 (300) 288 317 44 421 (3000) 504 (600) 31 74 709 10 50 56 820 21 (300) 71 (300) 960 (600) 70 72 55,028 (300) 99 (3000) 208 22 311 36 98 (300) 406 32 71 80 (600) 514 40 646 724 33 44 91 94 867 79 912 30 (300) 56,101 75 253 315 73 519 67 607 70 705 857 67 91 912 53 72 57,038 56 80 106 10 46 200 405 506 16 30 614 40 58 719 (1500) 61 814 91 99 977 86 97 58,046 122 47 53 97 314 18 541 (300) 641 56 84 90 724 (300) 828 57 71 85 901. 59,115 56 63 64 204 86 357 (600) 479 85 533 54 99 (300) 670 (600) 90 738 55 77 811 58 913 26 54.

60,047 92 (300) 97 131 52 (1500) 53 58 (600) 225 382 441 67 83 90 99 622 72 702 3 77 (600) 801 (3000) 49 60 912 36 (1500) 47 87 61,002 (3000) 66 67 158 61 212 23 356 (1500) 400 6 68 508 (300) 17 45 604 82 (600) 91 916 61 62,020 26 92 109 214 16 57 331 (600) 50 401 16 23 24 68 (600) 602 (300) 54 709 846 74 922 (300) 24 52 63,013 62 65 92 157 (300) 64 240 313 43 67 85 454 60 74 510 33 610 85 705 (300) 38 948 64,001 12 76 (1500) 136 52 225 363 91 429 40 94 95 526 55 66 86 624 40 47 707 (1500) 52 63 71 (600) 815 79 941 92 65,002 81 105 (3000) 86 226 356 95 (1500) 412 35 57 69 97 511 95 706 28 56 857 (300) 922 36 (300) 66,080 128 89 241 91 317 19 77 96 471 519 82 633 711 35 41 92 813 72 (300) 76 86 967 74 67,194 246 96 320 46 47 96 (3000) 426 69 86 509 (600) 27 64 82 87 647 53 703 63 66 841 971 79 88 97 98 68,016 58 72 (300) 128 56 94 203 5 18 357 460 764 807 72 970 (600) 69,048 192 (300) 206 21 (600) 82 312 467 90 517 48 (600) 73 600 97 771 98 800 2 8 28 42 61 77 900 19 20.

70,058 104 32 (600) 210 (300) 26 (300) 316 24 63 78 406 (600) 15 (1500) 525 44 68 681 703 24 92 857 83 970 89 71,042 44 121 25 (300) 214 34 73 416 51 66 86 664 87 (300) 791 829 75 81 948 65 72,011 18 24 (300) 49 113 20 (300) 24 (1500) 249 (300) 63 (600) 88 94 467 80 527 54 632 869 930 73,006 18 184 98 363 414 610 39 74 711 14 47 858 972 94 (300) 74,007 8 156 (1500) 66 69 77 220 30 40 467 (3000) 541 95 628 (3000) 836 62 99 974 75,036 46 96 142 44 (1500) 66 299 477 91 505 34 (300) 70 624 52 765 87 879 916 18 76,003 6 36 99 (600) 167 244 553 627 (300) 30 85 715 (300) 855 (300) 89 912 54 62 97 77,009 32 54 103 4 36 (1500) 62 215 22 326 64 73 405 26 35 (600) 547 643 83 (600) 727 62 65 77 863 907 84 78,108 39 73 219 51 57 321 (300) 40 481 631 (3000) 701 829 54 65 71 96 902 (300) 8 (600) 39 46 51 54 70 92 79,120 (600) 38 98 235 326 46 463 528 45 61 96 623 41 69 750 897 953 (300).

80,073 83 94 144 71 243 54 (600) 55 324 (1500) 495 507 (1500) 43 (300) 80 612 20 56 (300) 61 70 91 833 (300) 43 905 30 41 81,006 23 105 97 245 305 8 61 (300) 412 512 52 80 95 611 65 721 46 58 72 84 874 911 82,087 108 29 68 (600) 223 302 52 63 83 (300) 438 44 89 650 55 (300) 95 753 903 81 83,007 23 45 (300) 104 31 (300) 42 (3000) 56 80 86 248 327 48 (600) 64 65 424 59 (300) 67 501 8 94 670 731 867 84,059 68 72 81 92 116 405 13 97 522 (300) 630 707 53 800 85,041 58 143 90 95 269 86 305 83 88 98 435 (600) 553 57 610 49 714 79 839 47 56 962 86,007 (300) 39 161 573 74 710 42 69 (300) 76 809 74 906 (600) 12 46 77 87,057 109 35 38 57 73 205 (600) 9 11 98 363 455 83 528 35 45 96 605 49 62 769 805 59 67 84 89 (6000) 91 983 (3000) 88,505 140 210 (3000) 29 70 87 95 350 438 504 55 627 92 710 858 68 938 89,061 67 70 121 39 270 88 335 424 36 44 532 632 715 46 52 (600) 809 35 40 950 54.

90,056 85 228 88 306 18 32 425 (300) 86 549 66 68 71 72 605 46 808 19 58 96 996 91,010 29 90 188 95 202 30 (600) 70 75 308 (300) 26 454 (300) 69 73 526 (3000) 30 48 620 39 835 43 (600) 95 (1500) 97 906 (300) 56 (300) 60 78 92,024 (300) 25 27 29 30 97 118 215 32 43 (1500) 345 69 92 401 25 (3000) 28 66 69 (300) 570 84 614 36 55 (3000) 722 31 (300) 53 806 93 924 63 93,150 256 406 48 63 606 9 43 84 90 94 924 66 94,000 88 102 209 27 53 57 312 54 95 444 52 528 84 643 47 727 851 (300) 946 (300) 77.

⊙ **Berlin**, 27. April. [Zur Wegebau-Verwaltung. — Delbrück's Rücktritt.] Die Staatsregierung legt entschiedenen Werth darauf, daß die Wegebau-Verwaltung in den fünf Provinzen, in welchen die neue Provinzial-Ordnung eingeführt ist, sobald als möglich in vollem Umfange von den Provinzial-Verbänden übernommen werde. Nach den letzten provinzialständischen Verhandlungen entspricht dies auch fast überall den Wünschen der Provinzial-Vertretungen. Zur Erreichung des Zieles, daß die definitive Regelung dieser Angelegenheit mit dem 1. Januar k. J. erfolgen könne, ist die Feststellung der Grundsätze, nach denen die provinzialständische Wegebau-Verwaltung geführt werden soll, das erste Erforderniß. — Den Provinzial-Ausschüssen wird es obliegen, den nächsten Provinzial-Landtagen den Entwurf eines Reglements für die ständische Wegebau-Verwaltung vorzulegen. Es dürften dabei die für die Provinzen Westfalen, Rheinprovinz, Hannover und Schleswig-Holstein, sowie für die communalständischen Verbände von Cassel und Wiesbaden bereits erlassenen Reglements einen geeigneten Anhalt bieten. — Selten wird man wohl in der Presse einer solchen Uebereinstimmung begegnen, wie jetzt bei Gelegenheit des Rücktrittes des Staatsministers Delbrück. Alle Organe sprechen ihr Bedauern über den Entschluß des Staatsmannes und ihre Anerkennung seiner Leistungen aus. Was den Streit über die Motive seines Rücktrittes betrifft, so ist derselbe seit der gestrigen Sitzung des Abgeordnetenhauses für alle vorurtheilslosen Stimmen wohl erledigt. Wenn Fürst Bismarck erklärt, daß nicht ein Schatten von Meinungsverschiedenheit zu Tage getreten sei, welche das Entlassungsgesuch veranlaßt habe, so sind damit alle dunklen Gerüchte über Differenzen aus dem Felde geschlagen. Das gilt namentlich auch von den Mittheilungen der „Weser-Ztg.", auf welche die Verbreiter jener Gerüchte sich vorzugsweise zu stützen suchten. Selbstverständlich trifft die Zurückweisung auch die Mittheilung, daß die Absicht Bismarck's, eine Reorganisation des Reichskanzleramtes und die Constituirung einzelner selbstständiger Zweige der Reichsverwaltung herbeizuführen, Delbrück zum Rücktritt veranlaßt hätte. Die Sache liegt vielmehr so, daß erst, nachdem Letzterer mit Rücksicht auf seine durch langjährige Thätigkeit erschütterte Gesundheit den Wunsch kundgab, aus dem Reichsdienst zu scheiden, der Versuch gemacht wurde, ihm durch das Anerbieten der Abzweigung mehrerer Functionen von seinem Amte das Verbleiben in demselben möglich zu machen. Der Rücktritt wurde indeß unvermeidlich, da Herr Delbrück dies Anerbieten ablehnte. — Wenn an dieser Stelle vorgestern behauptet wurde, daß die Gerüchte über den Nachfolger Delbrück's weit ab von den Thatsachen lägen, so bezog sich das selbstverständlich nur auf die bis dahin genannten Candidaten, welche theils aus der Zahl der Beamten des Reichskanzleramts (Herzog, Eck u. s. w.), theils aus den Kreisen des Abgeordnetenhauses (Bennigsen, Miquel u. s. w.) herausgegriffen waren. Inzwischen sind unter den vielen Namen, welche gerüchtsweise genannt worden, allerdings auch diejenigen beiden Persönlichkeiten genannt, welche, wie ich Ihnen schrieb, schon gleich nach Eingang des Entlassungsgesuches des Herrn Delbrück als mögliche Nachfolger desselben ins Auge gefaßt worden waren. Auch zur Stunde sind diese beiden Herren die Einzigen, an welche in den maßgebenden Kreisen ernstlich gedacht wird. Die Entscheidung dürfte unmittelbar bevorstehen.

[Der hessische Minister Hofmann.] Wie bereits telegr. gemeldet, schreibt die „Nordd. A. Ztg.": Wohlinformirte Abgeordnete bezeichnen den hessischen Ministerpräsidenten Hofmann als muthmaßlichen Nachfolger Delbrück's nach vorheriger Abzweigung des Reichs-Justizamtes und der elsässischen Abtheilung von dem Reichskanzleramte. — Der Name des Herrn Hofmann wird auch von anderen, gemeiniglich wohl informirten Kreisen mit dem nach Herrn Dr. Delbrück erledigten Posten in Zusammenhang gebracht.

[Die Kaiserliche Reichs-Disciplinarkammer] zu Potsdam verhandelte heute in der Untersuchungssache gegen den Grafen Harry v. Arnim. Der Gerichtshof war zusammengesetzt aus den Herren Ober-Tribunals-Rath Johow (Präsident), Wirklicher Legations-Rath Reichardt, Geheimer Postrath und Ober-Postdirector Balde, Geheimer Justiz-Rath Sello, Kreisgerichts-Rath Wenzel (Beisitzer). Die Staatsanwaltschaft vertrat der Wirkliche Legations-Rath Wilcke. Der Angeklagte war zum Termin nicht erschienen, sondern durch den Rechtsanwalt Quenstedt vertreten. Nach längerer Verhandlung wurde (wie bereits telegr. gemeldet) gegen den Grafen Arnim auf Entlassung aus dem Dienste und Verurtheilung in die Kosten des Verfahrens erkannt.

Oesterreich.

Wien, 27. April. [Dementi.] Die von einigen Blättern gebrachte Meldung, daß Jonin Namens des hiesigen Cabinets mit den Insurgenten unterhandele, entbehrt eben so wie die Nachricht, daß der Statthalter v. Rodich von seinem Posten zurücktrete, nach Mittheilung von gut unterrichteter Seite jeder Begründung.

[Die Abrüstungsfrage.] An der heute in der Abrüstungsfrage unter dem Vorsitz des Fürsten Colloredo stattgehabten Conferenz nahmen 4 Mitglieder des Herrenhauses und etwa 30 Deputirte Theil. Nach einer eingehenden Berathung wurde einstimmig ein Antrag angenommen, in welchem die Geneigtheit zur Beschickung einer europäischen Abgeordneten-Conferenz ausgesprochen und die Einsetzung eines aus 9 Mitgliedern bestehenden Comite's zur Berathung der bezüglichen Fragen vorgeschlagen wird.

Provinzial-Zeitung.

Breslau, 28. April. Angekommen: Ihre Durchlaucht Fürstin Wwe. von Hatzfeld-Trachenberg nebst Gefolge aus Gräfenberg. — Grunwald, General-Major, aus Konstantinopel. (Frdbl.)

[Unfall des Herrn Dr. Förster.] Der frühere Fürstbischof Dr. Förster ist, wie die „Schl. Volksztg." meldet, am 24. d. M., Nachmittags nach 3 Uhr, abermals von einem Unfalle betroffen worden. Als derselbe nämlich von einer Anfrage nach dem Befinden des kranken Sohnes seiner Wirthschafterin auf seine Zimmer zurückkehrte, muß er entweder auf einer glatten schmalen Stufe oder auf einer der großen Steinplatten, mit denen der etwas schiefe kleine Vorhof des Schlosses belegt ist, ausgeglitten sein, so daß er hinstürzte und aus mehreren Wunden im Gesicht heftig blutete. Der alsbald herbeigerufene Arzt stellte fest, daß glücklicherweise kein Knochenbruch stattgefunden habe, und traf die nöthigen Verordnungen. Obwohl die Geschwulst eine große ist und die Verletzungen im Gesicht nicht unerheblich sind, so ist gleichwohl durch mehrstündige unausgesetzte Anwendung kalter Umschläge das Wundfieber fern gehalten worden.

---

* **Groß-Glogau**, 27. April. Die Gemahlin des Herrn Cultusministers Dr. Falk ist heute Nachmittag mit dem Berliner Zuge hier eingetroffen und im Hotel „Deutsches Haus" abgestiegen.

Berlin, 27. April. Der heutige Verkehr vollzog sich unter einigen Schwankungen bei fester Stimmung in steigender Coursrichtung. Daß die Ultimo-Abwickelung hierbei bestimmend wirkte, scheint zweifellos, wenigstens machte sich nach der Prämien-Erklärung eine nicht ganz unbedeutende Ermattung geltend. Aus London sollen heute namentlich die österreichischen Werthe niedriger gemeldet worden sein und das unterstützte denn auch hier die erwähnte Abschwächung, ohne daß der eigentlich festere Grundton, wie er die letzten Tage auszeichnete, als aufgegeben zu bezeichnen wäre.. Der Umsatz überraschte insofern, als er nicht allein aus dem Liquidationsgeschäft Nahrung zog. Die Speculation griff thätig ein und engagirte sich vorzugsweise à la hausse. Oesterr. Creditactien erfuhren zwar vielfache, aber nur ziemlich unbedeutende Cours-Variationen. Obgleich Lombarden und Oesterreichische Staatsbahn überhaupt stiller waren, deuten auch hier die mehrfachen Schwankungen auf ziemlich lebhaften Verkehr. Die österreichischen Nebenbahnen erfreuten sich fester Haltung, besonders zeichneten sich in dieser Hinsicht Galizier, Böhmische Westbahn, Kaschau-Oderberger und Rudolfbahn aus. Die localen Speculationseffecten wurden mäßig umgesetzt, zeigten sich aber auch recht fest, Disconto-Commandit $114\frac{3}{4}$, ult. $115-15\frac{3}{4}-14\frac{3}{4}$, Dortmunder Union 8, Laurahütte $56\frac{3}{4}$, ultimo $56\frac{1}{2}-57\frac{1}{4}-56\frac{1}{2}$. Auswärtige Staatsanleihen waren im Allgemeinen recht fest, wenigstens in der ersten Hälfte der Börse, später ermattete die Tendenz etwas. In 1860er Loosen fand ein sehr reger Verkehr statt bei unregelmäßig schwankender Coursbewegung. Oesterr. Renten ebenfalls belebt. Oesterr. Silberrente pr. ult. $57\frac{3}{4}$ bis $8-57\frac{3}{4}$, Oesterr. Papierrente pr. ult. $54\frac{1}{4}-5-4\frac{1}{2}$, Oesterr. 1860er Loose pr. ult. 99. Italiener gut behauptet, Türken etwas nachlassend. Russische Werthe waren im Allgemeinen fester. Prämienanleihen zogen wiederum im Course an. Preußische Fonds gingen in fester Haltung um, und ebenso war die Stimmung für andere Deutsche Staatspapiere fast animirt zu nennen. Prioritäten beliebter, besonders Hannover-Altenbekener, Halle-Sorauer bevorzugt, Anhalter Lit. C. schwächer. Auf dem Eisenbahnactienmarkte waltete große Festigkeit. Die Prämienerklärung influirte den Verkehr in effectiver Waare nicht, Prämien wurden heute sehr lebhaft gehandelt. Anhalter schwächer, Potsdamer fest, Köln-Mindener Littera B. waren sehr beliebt und steigend, Stettiner nicht unbedeutend gedrückt. Leichte Bahnen fest, aber ruhig. Mastrichter, Ostpreußische Südbahn, Nordbahn und Tamines-Landen etwas belebter. Bankactien still. Centralb. für Industrie fest und lebhaft, Spritbank Wrede und Braunschweig. Bank zogen etwas an, Antwerpener Centralb. und Brüsseler Bank steigend. Weimarische Bank belebt, Deutsche Bank anziehend, Coburger beliebt, Centr.-Bank für Bauten niedriger, Schaaffhausen weichend. Industriepapiere meist geschäftslos. Centralstraße gesucht, Flora beliebt, Germania rege. Norddeutsche Eisenbahnbedarf sehr fest, wurden in Posten aus dem Markt genommen. Arenberger besser, Aachen-Höngener steigend, Gelsenkirchen höher. Von Wechseln waren Golddevisen matt, dagegen stiegen Oesterreich. und Russ. Briefe. Deports berechneten sich für Credit 1,30—1,40 Mk., Lombarden 0,80 bis 0,90 Mk., Franzosen 1,50—1,70 Mark, Disconto-Commandit $\frac{1}{3}-\frac{1}{6}$ %, Laurahütte $\frac{1}{4}$—0,30 %, Köln-Mindener $\frac{1}{4}-\frac{1}{3}$ %, Bergische $\frac{1}{2}$ ‰. — Um $2\frac{1}{2}$ Uhr: Credit 232, pr. Mai 230,50, Lombarden 155, pr. Mai 154, Franzosen 456, pr. Mai 454, Reichsbank 153, pr. Mai 153, Disconto-Commandit 114, pr. Mai 113,25, Laurahütte 56,50, pr. Mai 56,25, Köln-Mindener 99,75, pr. Mai 99,50, Rheinische 114,25, pr. Mai 114,25, Bergische 79,10, pr. Mai 79,10, Rumänen 20,25.

London, 25. April. [Bankausweis.] Totalreserve 13,800,027 Pfd. St. Notenumlauf 27,458,660 Pfd. St. Baarvorrath 26,258,687 Pfd. St. Portefeuille 17,696,624 Pfd. St. Guthaben der Privaten 22,483,146 Pfd. St. Guthaben des Staatsschatzes — Pfd. St. Notenreserve 12,853,165 Pfd. St. Regierungssicherheiten 14,545,365 Pfd. St. Procentverhältniß der Reserve zu den Passiven $48\frac{5}{8}$ pCt.

Clearinghause-Umsatz 81 Mill., gegen die entsprechende Woche des Vorjahres Abnahme 4 Mill.

Berliner Börse vom 27. April 1876.

Wechsel-Course.

Amsterdam 100 Fl.	8 T.	3	169,45 bz
do. do.	2 M.	3	168,55 bz
London 1 Lstr.	3 M.	2	20,34 bz
Paris 100 Frcs.	8 T.	4	80,95 bz
Petersburg 100 SR.	3 M.	6½	261,10 bz
Warschau 100 SR.	8 T.	6½	264,60 bz
Wien 100 Fl.	8 T.	4½	169,10 bz
do. do.	2 M.	4½	168,10 bz

Fonds- und Geld-Course.

Staats-Anl. 4½% consol.	4½	104,70 bz
do. 4%ige	4	99,25 bz
Staats-Schuldscheine	3½	93,00 bzG
Präm.-Anleihe v. 1855	3½	131,00 bzB
Berliner Stadt-Oblig.	4½	102,20 bz
Pfandbr. Berliner	4½	101,60 bzG
Pfandbr. Pommersche	3½	84,60 bz
Pfandbr. Posensche neue	4	94,70 G
Pfandbr. Schlesische	3½	— —
Rentenbriefe Kur- u. Neumärk.	4	97,70 bz
Rentenbriefe Pommersche	4	97,30 G
Rentenbriefe Posensche	4	96,60 G
Rentenbriefe Preussische	4	96,90 G
Rentenbriefe Westfäl. u. Rhein.	4	98,00 bz
Rentenbriefe Sächsische	4	98,60 bz
Rentenbriefe Schlesische	4	97,40 bz
Badische Präm.-Anl.	4	116,90 G
Baierische 4% Anleihe	4	118,50 bz
Cöln-Mind. Prämiensch	3½	108,00 bzB

Kurh. 40 Thaler-Loose 251,90 bz
Badische 35 Fl.-Loose 132,50 bz
Braunschw. Präm.-Anleihe 82,50 bzG
Oldenburger Loose 136,00 bz

Ducaten 9,57 etbz	Fremd. Bkn. 99,90 G
Sover. 20,37 bz	einl. i. Leip. — —
Napoleons 16,20 bz	Oest. Bkn. 169,50 bz
Imperials — —	Russ. Bkn. 264,70 bz
Dollars 4,18 G	

Hypotheken-Certificate.

Krupp'sche Partial-Obl.	5	101,90 bzG
Unkb. Pfd. d. Pr. Hyp.-B.	4½	99,00 bzG
do. do.	5	100,20 bzG
Deutsche Hyp.-B.-Pfb.	4½	95,75 bzG
Kündbr. Cent.-Bod.-Cr.	4½	100,10 G
Unkünd. do. (1872)	5	101,50 bz
do. rückzb. à 110	5	107,25 bz
do. do. do.	4½	98,50 bz
Unk. H. d. Pr. Bd.-Crd. B	5	— —
do. III. Em. do.	5	103,30 bzG
Kündb. Hyp. Schuld. do.	5	93,90 G
Hyp.-Anth. Nord.-G. C. B	5	100,75 bzG
Pomm. Hyp.-Briefe	5	104,50 G
do. do. II. Em.	5	101,00 G
Goth. Präm.-Pf. I. Em.	5	109,00 bz
do. do. II. Em.	5	106,00 bz
do. 5% Pf. rkzlbr. m. 110	5	102,75 bz
do. 4½ do. do. m. 110	4½	96,10 bz
Meininger Präm.-Pfdb.	4	101,50 bz
Oest. Silberpfandbr.	5½	40 G
do. Hyp.-Crd.-Pfdbr.	5	— —
Pfdb. d. Oest. Bd.-Cr.-Ge.	5	87 B
Schles. Bodencr.-Pfdbr.	5	100,00 G
do. do.	4½	94,30 G
Südd. Bod.-Cred.-Pfdb.	5	102,25 G
do. do. 4½%	4½	98,00 G
Wiener Silberpfandbr.	5½	— —

Ausländische Fonds.

Oest. Silberrente	4 1/5	57,75-75 bz
(1/1. 1/7. u. 1/4. 1/10.)		[1/4. 1/10. 57,75-
do. Papierrente	4 1/5	54,25-50b [75b
(1/2. 1/8. u. 1/5. 1/11.)		[1/5. 1/11. 54,25-
do. 54er Präm.-Anl.	4	91,60 [50bz
do. Lott.-Anl. v. 60.	5	93,50-80 bz
do. Credit-Loose	—	301,00 bz
do. 64er Loose	—	256,00 bz
Russ. Präm.-Anl. v. 64	5	169,25 bz
do. do. 1866	5	166,00 bz
do. Bod.-Cred.-Pfdbr.	5	85,30 bz
do. Cent.-Bod.-Cr.-Pfdb.	5	87,75 G
Russ.-Poln. Schatz-Obl.	4	84,25 bz
Poln. Pfndbr. III. Em.	4	— —
Poln. Liquid.-Pfandbr.	4	68,00 G
Amerik. rückz. p. 1881	6	104,30-40 ebB
do. do. 1885	6	101,30 bzG
do. 5% Anleihe	5	102,20 bz
Französische Rente	5	— —
Ital. neue 5% Anleihe	5	71,20-71,25 b
Ital. Tabak-Oblig.	6	100,75 bz
Raab-Grazer 100 Thlr. L.	4	68,50 bzG
Rumänische Anleihe	8	94,50 bz
Türkische Anleihe	5	11,50 etbzB
Ung. 5% St.-Eisenb.-Anl.	5	68 bz

Schwedische 10 Thlr.-Loose — —
Finnische 10 Thlr.-Loose 37,60 bz
Türken-Loose 31,00 bzB

Eisenbahn-Prioritäts-Actien.

Berg-Märk. Serie II.	4½	98,75 bz
do. III. v. St. 3½ g.	3½	84,30 bzG
do. do. VI.	4½	97,25 bzG
do. Hess. Nordbahn	5	103,00 bzB
Berlin-Görlitz	5	— —
do.	4½	93,00 bz
do. Lit. C.	4½	89,50 B
Breslau-Freib. Lit. D.	4½	— —
do. do. E.	4½	95,40 G
do. do. F.	4½	95,40 bzB
do. do. G.	4½	95,60 G
do. do. H.	4½	— —
do. do. J.	4½	— —
do. do. K.	4½	88,50 bz
Cöln-Minden III. Lit. A.	4	90 bz
do. Lit. B.	4½	100 B
do. IV.	4	92,70 B
do. V.	4	89,70 G
Halle-Sorau-Guben	5	92,60 G
Hannover-Altenbeken	4½	95,00 G
Märkisch-Posener	5	— —
N.-M. Staatsb. I. Ser.	4	97,20 bzG
do. do. II. Ser.	4	—
do. do. Obl. I. u. II.	4	97,50 G
do. do. III. Ser.	4	96,50 B
Oberschles. A.	4	— —
do. B.	3½	— —
do. C.	4	— —
do. D.	4	92,60 bzG
do. E.	3½	85,25 G
do. F.	4½	100,75 bzB
do. G.	4½	98,75 G
do. H.	4½	101,20 bz
do. von 1869	5	103,60 G
do. von 1873	4	90 G
do. von 1874	4½	98,25 G
do. Brieg-Neisse	4½	95,60 B
do. Cosel-Oderb.	4	— —
do. do.	5	103,75 bz
do. Stargard-Posen	4	— —
do. do. II. Em.	4½	— —
do. do. III. Em.	4½	— —
do. Ndrschl. Zwgb.	3½	76,50 B
Ostpreuss. Südbahn	5	— —
Rechte-Oder-Ufer-B.	5	— —
Schlesw. Eisenbahn	4½	99,25 G
Chemnitz-Komotau	5	34,00 bzG
Dux-Bodenbach	5	54,75 bz
do. II. Emission	5	42,00 bzB
Prag-Dux	fr.	22,50 bzB
Gal. Carl-Ludw.-Bahn	5	80,25 G
do. do. neue	5	77,00 bz
Kaschau-Oderberg	5	55,75 bz
Ung. Nordostbahn	5	52,25 bzB
Ung. Ostbahn	5	50,60 bzG
Lemberg-Czernowitz	5	63,75 bzB
do. do. II.	5	65,00 bz
do. do. III.	5	56,00 bz
Mährische Grenzbahn	5	63,00 B
Mähr.-Schl. Centralb.	fr.	17,60 G
do. II.	fr.	— —
Kronpr.-Rudolf-Bahn	5	64,10 bzG
Oesterr.-Französische	3	313,00 G
do. do. II.	3	299,00 G
do. südl. Staatsbahn	3	232,00 bz
do. neue	3	233,20 bz
do. Obligationen	5	76,00 bz
Warschau-Wien II.	5	94,50 G
do. III.	5	92,25 bzG
do. IV.	5	86,10 bzG
do. V.	5	85,00 bzG

Bank-Discont 4 pCt.
Lombard-Zinsfuss 5 pCt.

Eisenbahn-Stamm-Actien.

Divid. pro	1874	1875	Zf.	
Aachen-Mastricht	1	—	4	22,50 bz
Berg.-Märkische	3	—	4	79,50 bz
Berlin-Anhalt	8¾	8	4	103,75 bzB
Berlin-Dresden	5	—	5	23,25 bz
Berlin-Görlitz	0	0	4	39 bzB
Berlin-Hamburg	12½	10	4	169,25 G
Berl. Nordbahn	0	-	fr.	— —
Berl.-Potsd.-Magdb.	1¾	3	4	76,10 bz
Berlin-Stettin	8 11/20	-	4	121,25 bz
Böhm. Westbahn	5	5	5	72,25 bzG
Breslau-Freib.	7½	5⅔	4	80 bzG
Cöln-Minden	6 9/20	—	4	100,10 bz
do. Lit. B.	5	5	5	99 bzG
Cuxhaven. Eisenb.	6	6	6	— —
Dux-Bodenbach. B.	0	0	4	9 bz
Gal. Carl-Ludw.-B.	8½	6	4	— —
Halle-Sorau-Gub.	0	0	4	9,90 bzG
Hannover-Altenb.	0	—	4	14,75 bz
Kaschau-Oderberg	5	—	5	41,40 bz
Kronpr. Rudolfb.	5	5	5	46 bzG
Ludwigsh.-Bexb.	9	9	4	176,25 B
Märk.-Posener	0	0	4	20 bz
Magdeb.-Halberst.	3	—	4	67,75 bz
Magdeb.-Leipzig	14	14	4	233,90 bzB
do. Lit. B.	4	4	4	95,40 B
Mainz-Ludwigsh.	6	—	4	96,25 G
Niederschl.-Märk.	4	4	4	98 G
Oberschl. A.C.D.E.	12	10½	3½	139,75 bz
do. B.	12	10½	3½	127,75 b [455-55
Oesterr.-Fr. St.-B.	8	6½	4	456,50-57 pMai
Oest. Nordwestb.	5	5	5	215,50 bzG
Oest. Südb. (Lomb.)	1½	—	4	154,50-55 pM.
Ostpreuss. Südb.	0	0	4	27,10 b [153,50-
Rechte-O.-U.-Bahn	6½	6⅓	4	103,10 bz [54
Reichenberg-Pard.	4½	4½	4½	49,25 bz
Rheinische	8	-	4	114,60 bz
do. Lit. B. (4% gar.)	4	4	4	93 G
Rhein-Nahe-Bahn	0	0	4	14 bzB
Rumän. Eisenbahn	4	—	4	23,25-75 bz
Schweiz Westbahn	0	—	4	16,20 bzG
Stargard-Posener	4½	4½	4½	101,25 bz
Thüringer Lit. A.	7½	8½	4	115 bz
Warschau-Wien	10	—	4	191 G

Eisenbahn-Stamm-Prioritäts-Actien.

Berlin-Görlitzer	4	—	5	81,10 G
Berliner Nordbahn	6	—	fr.	— —
Breslau-Warschau	0	0	5	— —
Halle-Sorau-Gub.	0	0	5	18,75 bzB
Hannover-Altenb.	0	0	5	34 bzG
Kohlfurt-Falkenb.	2½	—	5	43,25 bz
Märkisch-Posener	6	—	5	64,75 bz
Magdeb.-Halberst.	3½	3½	3½	59 bz
do. Lit. C.	5	5	5	88,50 bz
Ostpr. Südbahn	3½	5	5	71,90 bz
Pomm. Centralb.	0	-	fr.	— —
Rechte-O.-U.-Bahn	6½	6½	5	108,25 bz
Rumänier	8	8	8	74,80 bz
Saal-Bahn	2½	0	5	25,75 bz
Weimar-Gera	5	2½	5	24,40 bz

Bank-Papiere.

Allg. Deut. Hand.-G.	5	0	4	conv. 24 G
Anglo Deutsche Bk.	0	3	4	56 G
Berl. Kassen-Ver.	19½	17,7	4	179 B
Berl. Handels-Ges.	7	5	4	85 bz
do. Prod.-u. Hdls.-B.	10½	9½	4	82,60 G
Braunschw. Bank	7½	6⅔	4	92 G
Bresl. Disc.-Bank	4	2	4	62 bz
Bresl. Maklerbank	0	0	4	— —
Bresl. Makl. Ver.-B.	4	4	4	— —
Bresl. Wechslerb.	3½	4	4	66 bzG
Coburg. Cred.-Bnk.	4½	2½	4	73 bzG
Danziger Priv.-Bk.	6	7	4	116,50 G
Darmst. Creditbk.	10	6	4	98,50 bzG
Darmst. Zettelbk.	6½	5¼	4	93 G
Deutsche Bank	5	3	4	72,50 bzB
do. Reichsbank	—	—	4½	153,50 bz
do. Hyp.-B. Berlin	7½	7½	4	93 B
Disc.-Comm.-Anth.	12	—	4	114,75 bzB
Genossensch.-Bnk.	6	5½	4	98,50 G
do. junge	6	5½	4	94,50 G
Gwb. Schuster u. C.	0	0	4	12,50 bz
Goth. Grundcredb.	8	-	4	105,20 bzG
Hamb. Vereins-B.	11½	9 4/9	4	118 bz
Hannov. Bank	6⅔	6 7/15	4	101,50 etbzB
Königsb. Ver.-Bank	5½	5¼	4	79,50 G
Lndw.-B. Kwilecki	6½		4	64 G
Leipz. Cred.-Anst.	9½	7	4	119,50 bz
Luxemburg. Bank	9	6½	4	100 bz
Magdeburger do.	5½	5½	4	106 B
Meininger do.	4	3	4	79,20 bz
Moldauer Lds.-Bk.	3	—	4	25 G
Nordd. Bank	10	6½	4	125,50 bz
Nordd. Grundcr.-B.	8½	9	4	100 bzG [50
Oberlausitzer Bk.	0	2	4	52,75 B [235-31,
Oest. Cred.-Actien	6⅞	5	4	236,50-33b pM.
Posner Prov.-Bank	6	2½	4	97,50 etbzG
Pr. Bod.-Cr.-Act.-B.	8	8	4	97,50 bz
Pr. Cent.-Bod.-Crd.	9½	9½	4	117,50 bz
Sächs. Bank	10⅔	10	4	119,90 bzG
Sächs. Cred.-Bank	5	5½	4	78,25 B
Schl. Bank-Verein	6	5	4	83,50 G
Schl. Vereinsbank	5	4½	4	85,50 bzG
Thüringer Bank	6	5	4	73,80 G
Weimar. Bank	5½	0	4	42,10 bzG
Wiener Unionsb.	5	2 6/7	4	94,10 G

(In Liquidation.)

Berliner Bank	0	—	fr.	88 G
Berl. Bankverein	4½	0	fr.	81 G
Berl. Lombard-B.	0	—	fr.	5,25 B
Berl. Prod.-Makl.-B.	0	—	fr.	— —
Berl. Wechsler.-B.	0	—	fr.	41,50 bzG
Br.-Pr.-Wechsl.-B.	0	—	fr.	— —
do. Hand. u. Entrep.	0	—	fr.	— —
Centralb. f. Genos	0	—	fr.	96 etbzG
Deutsche Unionsb.	3	0	fr.	76,50 bz
Hannov. Disc.-Bk.	0	8 1/5	fr.	87,50 G
Hessische Bank	0	—	fr.	55 G
Ndrschl. Cassenv.	0	—	fr.	— —
Ostdeutsche Bank	6	—	fr.	85,50 G
Pos. Pr.-Wechsl.-B.	0	—	fr.	— —
Pr. Credit-Anstalt	0	—	fr.	59,75 B
Pr. Wechsler-Bnk.	0	—	fr.	— —
Schl. Centralbank	2	—	fr.	— —
Ver.-Bk. Quistorp	0	—	fr.	6,10 etbzG

Industrie-Papiere.

Berl. Eisenb.-Bd.-A.	7½	—	fr.	119 B
D. Eisenbahnb.-G.	0	—	4	13,10 G
do. Reichs-u. Co.-E.	4	—	4	68,10 G
Märk. Sch. Masch. G.	0	—	4	15,50 bzG
Nordd. Gummifab.	5½	5	4	52 B
do. Papierfabr.	4	—	4	15 B
Westend, Com.-G.	0	—	fr.	4,10 G
Pr. Hyp.-Vers.-Act.	18⅝	18	4	126 G
Schles. Feuervers.	17	20	4	620 G
Donnersmarkhütte	4	—	4	18 bzG
Dortm. Union	0	—	4	8 bzB
Königs- u. Laurah.	10	—	4	66,75 bz
Lauchhammer	0	—	4	17 G
Marienhütte	7½	—	4	63,50 G
Moritzhütte	0	—	4	30 B
OSchl. Eisenwerke	1	—	4	— —
Redenhütte	0	—	4	2,90 B
Schl. Kohlenwerke	0	—	4	10,25 G
Schl. Zinkh.-Actien	7	—	4	— —
do. St.-Pr.-Act.	7	—	4½	88 bzG
Tarnowitz. Bergb.	0	—	4	39,90 bzG
Vorwärtshütte	1	—	4	17 B
Baltischer Lloyd	0	—	4	39,50 B
Bresl. Bierbrauer.	0	0	4	— —
Bresl. E.-Wagenb.	6⅔	6⅔	4	48 bzB
do. ver. Oelfabr.	5	—	4	49,25 bzG
Erdm. Spinnerei	4	—	4	20,10 etbzG
Görlitz. Eisenb.-B.	2½	—	4	41 B
Hoffm's Wag. Fabr.	0	—	4	12,75 G
O.-Schl. Eisenb.-B.	2	0	4	27 bzG
Schl. Leinenind.	7½	—	4	84 G
S. Act.-Br. (Scholtz)	0	—	fr.	— —
do. Porzellan	0	—	4	— —
Schl. Tuchfabrik	0	—	4	— —
do. Wagenb.-Anst.	0	0	fr	2,75 B [840
Schl. Wellw.-Fabr.	0	—	4	29 G
Wilhelmshütte M.A.	0	—	4	— —

[Der Ausschuß des Deutschen Handelstages.] In der Sitzung vom 23. April beschloß der bleibende Ausschuß, dahin zu wirken, daß die von den Vertretern des Deutschen Reiches im Auslande eingehenden Berichte über Angelegenheiten des Handels und der Industrie in zweckentsprechender Weise zusammengestellt und veröffentlicht werden und zu diesem Ende so wie in Bezug auf rascheres Erscheinen der Consularberichte sich mit dem Auswärtigen Amte in Verbindung zu setzen.

In Bezug auf den Schifffahrtsverkehr wurde beschlossen, dem Reichskanzler eine motivirte Vorstellung zu überreichen, wodurch die Errichtung eines **Reichsschifffahrts-Amtes** beantragt wird, welchem nach Analogie des Reichseisenbahn-Amts die Beaufsichtigung der Schifffahrtsstraßen und der damit zusammenhängenden Anlagen und Einrichtungen, sowie die Vorbereitung der auf die Schifffahrt und deren Interessen bezüglichen Gesetze und Anordnungen und überhaupt die Pflege aller die Entwickelung und Förderung der Binnen- und Seeschifffahrt betreffenden Angelegenheiten obliegt. Der Ausschuß beschloß ferner, zu erklären:

1) Daß er bei der Entwickelung und jetzigen Lage der Wirthschaftsverhältnisse Deutschlands ein dringendes und verstärktes Bedürfniß anerkenne, dahin zu wirken, daß Seitens aller Betheiligten die Verbesserung der Wasserstraßen und der Häfen, sowie insbesondere die Herstellung von Canälen zur Verbindung der Productions- und Consumtionsgebiete unter einander und mit den Seehäfen und großen Strömen thatkräftig in die Hand genommen werde;
2) daß nach seiner Ueberzeugung die Canäle und Häfen **in der Regel** durch die Staaten oder das Reich und für deren Kosten auszuführen und zu verwalten sind, daß jedoch — nöthigenfalls auf Grund eines Gesetzes — die Interessenten dazu angehalten werden müssen, in einer der individuellen Lage des Falles entsprechenden Weise zu den Herstellungskosten beizutragen oder sich bei dem Risico der Anlage-Capitals-Rente zu betheiligen;
3) daß die Grundlagen, auf denen beispielsweise die Interessenten des Niederrheins und Westphalens den Emschercanal von Ruhrort nach Dortmund als ersten und wichtigsten Theil des Rhein-Elbe-Canals, und den Rhein-Maas-Canal auszuführen streben, im Allgemeinen als sachgemäß und bei gutem Willen der Betheiligten als zum Ziele führende betrachtet werden können.

Berlin, 27. April. [**Productenbericht.**] Roggen wurde anfänglich etwas besser bezahlt, die Kauflust für Termine erwies sich jedoch als schwach und der Fortschritt in den Preisen ging bald wieder verloren. Waare geht wenig um; es fehlt an Auswahl. — Roggenmehl unverändert. — Weizen hat sich im Werthe behauptet, es kam jedoch nur zu beschränktem Verkehr in dem Artikel. — Hafer loco ziemlich fest. Termine hingegen erheblich niedriger. Es ist Waare von der Ostsee gekauft worden, wogegen hier Verkäufe vollzogen wurden. — Rüböl sehr still aber fest. — Spiritus höher eröffnet, hat stärkerem Angebot gegenüber den Fortschritt im Preise nicht aufrecht erhalten können.

Weizen loco 180—220 M. pro 1000 Kilogr. nach Qualität, gefordert pr. April-Mai 202—201½ M. bez., pr. Mai-Juni do. bez., pr. Juni-Juli 205½—204½—205 Mark bez., pr. Juli-August 208—207½ Mark bez., pr. August-September — Mark bez., pr. September-October 210 M. bez. — Gekündigt — Ctr. — Kündigungspreis — M. — Roggen loco 146 bis 165 Mark nach Qualität gefordert, schwimmend russischer 146—150 M. bez., polnischer 151—152 Mark bez., inländischer 160—165 Mark bez., defect russischer 140 M ab Bahn bez., pr. Frühjahr 149 bis 148½ Mark bez., pr. Mai-Juni 147—146½ Mark bez., pr. Juni-Juli 146½ bis 146 Mark bez., per Juli-August 147 Mark bez., pr. September-October 149½ Mark bez. — Gekündigt 2000 Centner. — Kündigungspreis 148½ Mark. — Gerste loco 141—180 M. nach Qualität gefordert. — Hafer per 1000 Kilo loco 150 bis 190 M. nach Qualität gefordert, ost- und westpreußischer 166—180 M., russischer 150—180 M., pommerscher und mecklenburgischer 183—187 M., böhmischer — M., schwedischer 183—186 M. ab Bahn bez., pr. Frühjahr 168—166½—167½ M. bez., pr. Mai-Juni 164½ M. bez., pr. Juni-Juli 163½ M. bez., pr. Juli-August 159½ M. bez., pr. September-October 155½ M. bez. Gekündigt 3000 Ctnr. Kündigungspreis 167 M. — Erbsen, Kochwaare 178—210 M., Futterwaare 170—177 M. — Weizenmehl pr. 100 Kilo Br. unversteuert incl. Sack Nr. 0: 27,50—26,50 M. bez., Nr. 00: — Mark bez., Nr. 0 und 1: 25,50—24,00 M. — Roggenmehl pr. 100 Kilo Br. unversteuert incl. Sack: Nr. 0: 23,50—22,00 M., Nr. 0 und 1: 21,25—19,75 Mark bez. — Roggenmehl pr. 100 Kilo Br. incl Sack Nr. 0 und 1: April-Mai 20,80—75 Mark bez., pr. Mai-Juni 20,80—75 M. bez., pr. Juni-Juli 20,90 M. bez., pr. Juli-August 21,00 M. bez., pr. Aug.-Sept. — M. bez., pr. Septbr.-October 21,10 M. bez., pr. April 20,80—75 M. bez. — Gekündigt — Ctnr. Kündigungspreis — M. — Rüböl per 100 Kilo loco ohne Faß 60,5 M. bez., pr April-Mai 61—61,4—3 M. bez., pr. Mai-Juni 61 bis 61,4—3 M., pr. Juni-Juli — M. bez., pr. September-October 63 M. bez., pr. April 61—61,4—3 M. bez. — Gekündigt — Ctnr. — Kündigungspreis — M. — Leinöl loco — M. — Petroleum loco per 100 Kilo incl. Faß 28 M. bez., pr. April-Mai — M., pr. September-October 25 M. bez., pr. April 25,5 M. bez. — Gekündigt 1250 Ctr. — Kündigungspreis 25,50 M. bez.

Spiritus loco „ohne Faß" per 10,000 pCt. 44,8 M. bez., „mit Faß" pr. April-Mai 45—45,2—44,9 M. bez., pr. Mai-Juni do. M. bez., pr. Juni-Juli 45,9—46,1—45,8 M. bez., pr. Juli-August 46,9—47,1—46,9 Mark bez., pr. August-September 47,9—48,1—47,9 Mark bez., pr. September-October — Mark bez., per April 45—45,2—44,9 Mark bez. — Gek. — Liter. — Kündigungspreis — Mark.

Breslau, 28. April, 9½ Uhr Vorm. Der Geschäftsverkehr am heutigen Markte war im Allgemeinen von keiner Bedeutung, bei mäßigem Angebot und unveränderten Preisen.

Weizen, nur feine Qualitäten preishaltend, pr. 100 Kilogr. schlesischer weißer 16,50 bis 18,80—20,60 Mark, gelber 16,20—18,20 bis 19,40 Mark, feinste Sorte über Notiz bezahlt.

Roggen in ruhiger Haltung, per 100 Kilogr. 13,50 bis 14,60 bis 16,20 Mark, feinste Sorte über Notiz bezahlt.

Gerste gut verkäuflich, per 100 Kilogr. 13,00—15,00—16,00 Mark, weiße 16,50—17,20 Mark.

Hafer bei stärkerem Angebot matter, per 100 Kilogr. 17,80 bis 18,90 bis 19,80 Mark, feinster über Notiz.

Mais gut behauptet, per 100 Kilogr. 11,00—12,00 Mark.

Erbsen gut preishaltend, per 100 Kilogr. 17—18—20,50 Mark.

Bohnen wenig verändert, per 100 Kilogr. 14,80—15,80—16,50 Mark.

Lupinen bessere Qualitäten mehr beachtet, per 100 Kilogr. gelbe 9,20 bis 11,10 Mark, blaue 9,40—11,30 Mark.

Wicken in sehr gedrückter Stimmung, per 100 Kilogr. 16,80—17,80 bis 18,80 Mark.

Oelsaaten in matter Haltung.

Schlaglein matter.

Pro 100 Kilogramm netto in Mark und Pf.

Schlag-Leinsaat	27	—	25	—	22	25
Winterraps	27	75	26	75	24	75
Winterrübsen	26	75	25	75	23	75
Sommerrübsen	28	—	27	—	26	—
Leindotter	26	—	25	—	24	—

Rapskuchen mehr beachtet, pr. 50 Kilogr. 7,30—7,60 Mark.

Leinkuchen ohne Aenderung, pr. 50 Kilogr. 9,20—9,70 Mark.

Thymothee sehr fest, pr. 50 Kilogr. 36—39—42 Mark.

Kleesamen bei schwachen Zufuhren Preise nominell, rother sehr fest, pr. 50 Kilogr. 57—63—65—70 Mark, — weißer ohne Umsatz, pr. 50 Kilogr. 82—92—95—100 Mark, hochfeiner über Notiz.

Mehl wenig verändert, pr. 100 Kilogr. Weizen fein alt 29,75—30,75 Mark, neu 27—27,75 Mark, Roggen fein 25,75—26,75 Mark, Hausbacken 24,75—25,75 Mark, Roggen-Futtermehl 9,75—10,75 Mark, Weizenkleie 7,75 bis 8,50 Mark.

M. [Getreide- ꝛc. Transporte.] In der Zeit vom 16. bis 22. April c. gingen in Breslau ein:

Weizen: 164,079 Klgr. aus Oesterreich (Galizien, Mähren ꝛc. ꝛc.), 42,575 Klgr. über die Oberschlesische Bahn resp. Seitenlinien, 148,800 Klgr. über die Posener Bahn resp. Seitenlinien, 50,205 Klgr. über die Breslau-Mittelwalder Bahn, 51,196 Klgr. über die Freiburger Bahn, 20,200 Klgr. über die Rechte-Oder-Ufer-Bahn, im Ganzen 477,055 Klgr.

Roggen: 353,894 Klgr. aus Oesterreich (Galizien, Mähren ꝛc. ꝛc.), 81,150 Klgr. über die Posener Bahn resp. Seitenlinien, 109,715 Klgr. über die Rechte-Oder-Ufer-Bahn, im Ganzen 544,759 Klgr.

Gerste: 43,770 Klgr. aus Oesterreich (Galizien, Mähren ꝛc. ꝛc.), 22,500 Klgr. über die Oberschlesische Bahn resp. Seitenlinien, 50,510 Klgr. über die Mittelwalder Bahn, 5550 Klgr. über die Freiburger Bahn, im Ganzen 122,330 Klgr.

Hafer: 28,552 Klgr. aus Oesterreich (Galizien, Mähren ꝛc. ꝛc.), 14,883 Klgr. über die Oberschlesische Bahn resp. Seitenlinien, 10,300 Klgr. über die Posener Bahn resp. Seitenlinien, 44,655 Klgr. über die Rechte-Oder-Ufer-Bahn, im Ganzen 98,390 Klgr.

Mais: 500,596 Klgr. aus Oesterreich (Galizien, Mähren ꝛc. ꝛc.).

Oelsaaten: 19,723 Klgr. über die Oberschlesische Bahn resp. Seitenlinien, 5159 Klgr. über die Posener Bahn, im Ganzen 24,882 Klgr.

Hülsenfrüchte: 27,282 Klgr. aus Oesterreich (Galizien, Mähren ꝛc. ꝛc.), 4900 Klgr. über die Posener Bahn resp. Seitenlinien, 5800 Klgr. über die Mittelwalder Bahn, im Ganzen 37,982 Klgr.

In derselben Zeit wurden von Breslau versandt:

Weizen: 15,760 Klgr. nach der Posener Bahn, 39,970 Klgr. von der Oberschlesischen nach der Märkischen Bahn, 35,244 Klgr. von der Oberschlesischen nach der Freiburger Bahn, 154,400 Klgr. auf der Freiburger Bahn, 51,115 Klgr. nach der Mittelwalder Bahn, 9950 Klgr. von der Oberschlesischen nach der Rechte-Oder-Ufer-Bahn, 68,300 Klgr. auf der Rechte-Oder-Ufer-Bahn, im Ganzen 374,739 Klgr.

Roggen: 6630 Klgr. nach der Posener Bahn, 10,100 Klgr. von der Oberschlesischen nach der Märkischen Bahn, 35,485 Klgr. von der Oberschlesischen nach der Freiburger Bahn, 216,500 Klgr. auf der Freiburger Bahn, 20,443 Klgr. nach der Oberschlesischen Bahn, 45,527 Klgr. nach der Mittelwalder Bahn, 29,055 Klgr. von der Oberschlesischen nach der Rechte-Oder-Ufer-Bahn, 30,200 Klgr. auf der Rechte-Oder-Ufer-Bahn, im Ganzen 393,940 Klgr.

Hafer: 10,300 Klgr. auf der Rechte-Oder-Ufer-Bahn, 9130 Klgr. nach der Freiburger Bahn, im Ganzen 19,430 Klgr.

Mais: 288,745 Klgr. nach der Posener Bahn, 37,428 Klgr. von der Oberschlesischen nach der Märkischen Bahn, 124,764 Klgr. von der Oberschlesischen nach der Freiburger Bahn, 20,200 Kilogr. von der Oberschlesischen nach der Rechte-Oder-Ufer-Bahn, 85,011 Klgr. nach der Oberschlesischen Bahn, 20,079 Klgr. nach der Mittelwalder Bahn, im Ganzen 576,227 Klgr.

Oelsaaten: 4960 Klgr. nach der Posener Bahn, 6463 Klgr. nach der Oberschlesischen Bahn, 14,959 Klgr. nach der Mittelwalder Bahn, im Ganzen 26,382 Klgr.

Hülsenfrüchte: 8736 Klgr. nach der Posener Bahn, 34,073 Klgr. nach der Oberschlesischen Bahn, im Ganzen 42,809 Klgr.

Nürnberg, 25. April. [**Hopfenbericht.**] Unter den kleinen Beständen der besten Sorten sind es Spalterlandsiegel, für welche in Auswahl 100 bis 120 M. gefordert und bei Bedarf auch bezahlt wird. Weniger tadellose Siegelwaare, von Eignern ebenfalls Prima genannt, ist auf 75—95 M. gehalten; es finden von denselben nur Abschlüsse in kleinen Pöstchen statt. Der gestrige Umsatz betrug 120 Ballen, von welchen auch Abschlüsse zu 50—54 Mark für Markthopfen Erwähnung verdienen. Im Gegensatz zu dem Mangel der billigsten und theuersten Waare sind zahlreich ausgebotene Mittelsorten, welche meistens aus Hallertauern bestehen, jetzt ganz vernachlässigt und lassen sich Abschlüsse nur zu Gunsten der Käufer realisiren; dieselben notiren je nach Qualität und Farbe 55, 60, 65, 70 M. — Am heutigen Markt fehlten Käufer, deshalb kamen nur wenig Abschlüsse zu Stande, so daß der Umsatz bis Mittag blos 50 Ballen beziffert. — Notirungen, meist nominell, lauten: Beste Marktwaare 54 bis 56 Mark, Secunda 45 bis 48 Mark, gute Gebirgs-Hopfen fehlen, 58 bis 68 Mark, Hallertauer prima 70 bis 80 Mark, dito secunda 54 bis 60 Mark, Würtemberger prima 70—80 M., dito Mittel 50—70 M., Spalter Land, schwere Lage 90—110 M., dito leichte Lage 50—78 M., Wolnzach-Auer Siegel gefordert 75—85 M., Posener 54—68 M., Aischgründer 48—54 M., Elsässer 54 bis 66 M., Oberösterreicher 50—60 M. Ausstichsorten von Prima- und Siegelhopfen werden höher bezahlt.

Meteorologische Beobachtungen auf der königl. Universitäts-Sternwarte zu Breslau.

April 27. 28.	Nachm. 2 U.	Abds. 10 U.	Morg. 6 U.
Luftdruck bei 0°	331''',24	331''',18	331''',10
Luftwärme	+ 8°,1	+ 5°9	+ 2°,9
Dunstdruck	2''',48	2''',77	2''',32
Dunstsättigung	61 pCt.	82 pCt.	90 pCt.
Wind	NW. 3	NW. 2	NW. 1
Wetter	bedeckt.	heiter.	wolkig.

Breslau, 28. April. [**Wasserstand.**] O.-P. 5 M. 32 Cm. U.-P. 1 M. 28 Cm.

Telegraphische Depeschen.

(Aus Wolff's Telegr.-Bureau.)

Brüssel, 27. April. In der heutigen Sitzung der Repräsentantenkammer machte Finanzminister Malou die Mittheilung, daß die belgische Regierung, nachdem die Zuckerconvention von den holländischen Generalstaaten abgelehnt worden, wegen des Zusammentretens einer neuen Conferenz über die Zuckerfrage Schritte eingeleitet habe.

(L. Hirsch's telegraphisches Bureau.)

Belgrad, 27. April. Bei Nissovaz hat ein blutiger Kampf zwischen bosnischen Insurgenten und Türken stattgefunden.

Telegraphische Course und Börsennachrichten.

(Aus Wolff's Telegr.-Bureau.)

Frankfurt a. M., 27. April, Nachm. 2 Uhr. 30 M. [**Schlußcourse.**] Londoner Wechsel 204, 10, Pariser Wechsel 80, 87, Wiener Wechsel 169, 60, Böhmische Westbahn 146, Elisabethbahn 125½, Galizier 157½, Franzosen*) 229¾, Lombarden*) 77½, Nordwestbahn 110½, Silberrente 58, Papierrente 55, Russ. Bodencredit 85, Russen 1872 95⅝, Russ. Anleihe de — —, Amerikaner de 1885 101½, 1860er Loose 99, 1864er Loose 261, 00, Creditact.*) 119, Oest. Nationalb. 744, 00, Darmst Bank 98⅞, Brüsseler Bank —, —, Berliner Bankverein 81⅝, Frankfurter Wechslerbank 77¼, Deutsch-österreichische Bank 90½, Meininger Bank 79½, Hahn'sche Effectenbank —, Reichsbank 153¾, Continental —, , Hess. Ludwigsbahn 96, Oberhessen 72¼, Ungarische Staatsloose 140, 20, do. Schtzw. alte 85⅞, do. neue 84, Central-Pacific 90⅜, Türken —, Ung. Ostb.-Obl. II. 57. Deutsche Vereinsbank —. Pardubitzer Actien —.

Fest bei lebhaften Umsätzen.

Nach Schluß der Börse: Creditactien 115¾, Franzosen 227, Lombarden 76¼, 1860er Loose 97¼, Nordwestbahn —, —, Franz-Josefsbahn —, Galizier 156½, Ungarische Staatsloose —, —. Matt.

*) Per medio resp. per ultimo.

Hamburg, 27. April, Nachmittags. [**Schluß-Course.**] Hamburger St.-Pr.-A. 114, Silberrente 57, Creditactien 113½ Br., Nordwestbahn —, 1860er Loose 96, Franzosen 566, Lombarden 187, Italienische Rente 70½, Vereinsbank 117¼, Laurahütte 55½, Commerzbank 84, do. II. Emission —, —, Provinzial-Disconto —, Norddeutsche 125½, Anglo-deutsche 56, Internationale Bank 84¾, Amerikaner de 1885 96, Köln-Mindener St.-A. 99½, Rheinische Eisenbahn do. 114¼, Bergisch-Märkische do. 78¼, Disconto 3 pCt. — Matt.

Hamburg, 27. April, Nachm. [**Getreidemarkt.**] Weizen loco fest, auf Termine behauptet. Roggen loco fest, auf Termine ruhig. Weizen pr. April-Mai 205 Br., 204 Gd., pr. Juni-Juli pr. 1000 Kilo 206 Br., 205 Gd. Roggen pr. April-Mai 148 Br., 146 Gd., pr. Juni-Juli pr. 1000 Kilo 150 Br., 149 Gd. Hafer höher. Gerste matt. Rüböl fester, loco 61½, pr. Mai 60½, pr. Octbr. pr. 200 Pfd. 62½. — Spiritus leblos, pr. April 33¾, pr. Mai-Juni 34, per Juni-Juli 34½, per August-Sept. per 100 Liter 100% 36½. Kaffee ruhig, Umsatz 1500 Sack. — Petroleum behauptet, Standard white loco 12, 25 Br., 12, 00 Gd., per April 12, 00 Gd., per August-December 12, 00 Gd. — Wetter: Trübe.

Liverpool, 27. April, Vormittags. [**Baumwolle.**] (Anfangsbericht.) Muthmaßlicher Umsatz 8000 oder 9000 Ballen. Stetiger. Tagesimport 7000 B., davon 3000 B. amerikanische.

Antwerpen, 27. April, Nachm. 4 Uhr 30 Min. [**Getreidemarkt.**] (Schlußbericht.) Weizen steigend. Roggen fest. Hafer behauptet. Gerste unverändert.

Antwerpen, 27. April, Nachmittags 4 Uhr 30 Min. [**Petroleum-Markt.**] (Schlußbericht.) Raffinirtes, Type weiß, loco 28 bez. und Br., per April 28 Br., pr. Mai 28 Br., pr. September 29½ Br., per September-December 30 Br. Steigend.

Bremen, 27. April, Nachmittags. [**Petroleum.**] (Schlußbericht.) Standart white loco und pr. Mai 11, 30, pr. Juni 11, 40, pr. August-December 12, 30. — Fest.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. Stein.
Druck von Graß, Barth u. Comp. (W. Friedrich) in Breslau.